UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA

La Universidad Católica de Loja

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, EDUCACIÓN Y HUMANIDADES

CARRERA DE DERECHO

Preferencias académicas de los estudiantes de la Carrera de Derecho y su vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) a través del estudio de sentencias

Trabajo de integración curricular previo a la obtención del título de:

ABOGADO

Autor: Parra Morocho, César Israel

Directora: Orellana Samaniego, Rosa Alicia

CUENCA

2022

Esta versión digital, ha sido acreditada bajo la licencia Creative Commons 4.0, CC BY-NY-SA: Reconocimiento-No comercial-Compartir igual; la cual permite copiar, distribuir y comunicar públicamente la obra, mientras se reconozca la autoría original, no se utilice con fines comerciales y se permiten obras derivadas, siempre que mantenga la misma licencia al ser divulgada. http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es

2022

Aprobación del director del Trabajo de Titulación

Loja, 09 de septiembre de 2022

Magister
Andrea Catalina Aguirre Bermeo
Coordinadora de Titulación
Ciudad.-

De mi consideración:

El presente Trabajo de Titulación denominado: **Preferencias académicas de los estudiantes de la Carrera de Derecho y su vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) a través del estudio de sentencias**, realizado por César Israel Parra Morocho, ha sido orientado y revisado durante su ejecución, por cuanto se aprueba la presentación del mismo. Así mismo, doy fe que dicho Trabajo de Titulación ha sido revisado por la herramienta anti plagio institucional.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Firma del Director del Trabajo de Titulación
Mgtr. Rosa Alicia Orellana Samaniego.
C.I.: 1102315353
Correo electrónico:raorellana1@utpl.edu.ec

Declaración de autoría y cesión de derechos

Yo, César Israel Parra Morocho, declaro y acepto en forma expresa lo siguiente:

Ser autor(a) del Trabajo de Titulación denominado: Preferencias académicas de los estudiantes de la Carrera de Derecho y su vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) a través del estudio de sentencias, de la Titulación de Derecho, específicamente de los contenidos comprendidos en: Introducción, Capítulo 1. Revisión de la Literatura, Capítulo 2. Materiales y Métodos, Capítulo 3. Resultados, Capítulo 4. Discusión, Capítulo 5. Conclusiones y Recomendaciones; siendo Mgtr. Rosa Alicia Orellana Samaniego, director (a) del presente trabajo investigativo, son de mi exclusiva responsabilidad. Eximo expresamente a la Universidad Técnica Particular de Loja y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones judiciales o administrativas, en relación a la propiedad intelectual de este trabajo.

Que la presente obra, producto de mis actividades académicas y de investigación, forma parte del patrimonio de la Universidad Técnica Particular de Loja, de conformidad con el artículo 20, literal j), de la Ley Orgánica de Educación Superior; y, artículo 91 del Estatuto Orgánico de la UTPL, que establece: “Forman parte del patrimonio de la Universidad la propiedad intelectual de investigaciones, trabajos científicos o técnicos y tesis de grado que se realicen a través, o con el apoyo financiero, académico o institucional (operativo) de la Universidad”, en tal virtud, cedo a favor de la Universidad Técnica Particular de Loja la titularidad de los derechos patrimoniales que me corresponden en calidad de autor/a, de forma incondicional, completa, exclusiva y por todo el tiempo de su vigencia.

La Universidad Técnica Particular de Loja queda facultada para ingresar el presente trabajo al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública, en cumplimiento del artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma:

Autor: César Israel Parra Morocho

C.I.: 0103978078

Correo electrónico: winisrael@hotmail.com – ciparra@utpl.edu.ec

Dedicatoria

Mi tesis le dedico a mi familia y amigos más allegados, ya que sacrificamos y compartimos esfuerzos económicos, intelectuales y lo más valioso que posee el ser humano que es el tiempo y la libertad; me encuentro agradecido por creer en mi capacidad, han confiado en mí, a pesar de mis errores de los que he aprendido y me han brindado la motivación para lograr una meta, aunque los objetivos son más grandes.

A mis padres Julio y Patricia que nunca dejaron de creer en mí, observaron una persona a la cual le inculcaron principios y valores, los mismos que voy a transmitir a mis hijos dejando este legado como ejemplo de vida; a mi esposa María José e hijos Jeremías, Cristina, Joaquín, Cristóbal y José, por su apoyo incondicional, literalmente lo dejaron todo por verme crecer profesionalmente; a mis hermanos que me han dado lecciones de vida, para ser una mejor persona, apoyándome cuando he tenido problemas de toda índole, a mis abuelitos Tránsito y Benigno que siempre estuvieron presente con todo el cariño del mundo, amándome como solo los abuelitos lo saben hacer, aunque uno de ellos ya no está conmigo, lo extraño todos los días, este esfuerzo es para ti Papá Benigno. A mis tíos y primos que con consejos y aliento pudieron levantarme en momentos claves que perdía la fe y por último a mis compañeros de trabajo que demostraron ser verdaderos amigos, simplemente con su lealtad.

Agradecimiento

Este agradecimiento es para mis padres que fueron un apoyo fundamental moral, ético y económico para conseguir uno de mis objetivos, a mi esposa e hijos que colocaron sobre sus hombros la responsabilidad de padre y madre para darme el tiempo necesario mientras realizaba mis estudios y conseguirlos con éxito. A mis tutores profesionales de FORCIF. S.A. que me brindaron confianza y sus enseñanzas: Dr. Diego Salamea, Dr. Oswaldo Paqui, Dr. Xavier Estrella y Cnel. César Cañizares. Y en general a todas las personas que de alguna manera aportaron con su apoyo para conseguir, este título profesional.

Índice de Contenido

Carátula I

Aprobación del director del Trabajo de Titulación II

Declaración de autoría y cesión de derechos III

Dedicatoria V

Agradecimiento VI

Índice de contenido VII

Resumen 1

Abstract 2

Introducción 3

Capítulo uno 5

Revisión de la Literatura 5

1.1 Importancia de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 6

1.2 Análisis del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9

1.3 Referencias doctrinarias sobre los derechos tutelados por el Objetivo de Desarrollo Sostenible nro. 16 12

1.4 Referencias jurídicas sobre los derechos tutelados por el Objetivo de Desarrollo Sostenible nro. 16 16

1.4.1 Comparación del artículo 238 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la sentencia emitida por la Corte Constitucional N° 71.14CN/19 16

1.4.2 Comparación del artículo 179 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el artículo 179b de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Reformada..... 17

1.4.3 Análisis de principios procesales del Código Orgánico Integral Penal 20

1.4.4 Análisis Constitucional de protección de Derechos 20

1.4.5 Normativa Internacional 22

1.5 Estudio de la sentencia 24

1.5.1 Antecedentes del caso 24

1.5.2 Argumentos del órgano de justicia..... 26

1.5.3 Normas jurídicas invocadas por los jueces, en relación a los derechos violentados. 33

1.5.4 Resolución y criterio personal sobre la decisión adoptada 34

1.5.5 Análisis personal 35

Capítulo dos 37

Materiales y Métodos 37

2.1 Objetivos..... 37

2.1.1 General 37

2.1.2 Específicos..... 37

2.2 Hipótesis 37

2.3 Metodología 38

2.4 Técnicas de Investigación..... 39

2.4.1 Fichaje..... 39

2.4.2 Estudio de sentencia 40

2.4.3 Investigación en línea 42

2.5 Recursos 44

2.5.1 Humanos 44

2.5.2 Materiales 44

2.5.3 Tecnológicos 44

Capítulo tres 45

Resultados 45

3.1 Ficha informativa 45

3.2 Análisis de resultados 48

Pregunta 1 48

¿Qué le impulsó a estudiar la Carrera de Derecho? 48

Pregunta 2 48

¿Por qué asignatura ha tenido mayor preferencia o afinidad? 48

Pregunta 3 49

¿Por qué asignatura ha tenido menos interés? 49

Pregunta 4 50

¿Cuándo se gradúe de abogado, qué actividad piensa realizar? 50

Pregunta 5 50

¿Qué efectos considera que puede causar el covid19, en el ejercicio del derecho? 50

Pregunta 6 51

¿Qué habilidades o destrezas considera haber adquirido durante su proceso de aprendizaje en la carrera de derecho? 51

Pregunta 7 52

¿Si tuviese la oportunidad de continuar formándose académicamente, elegiría un posgrado en?..... 52

Pregunta 8 52

¿Si decidiese estudiar una segunda carrera que se complemente con la abogacía, por cual se inclinaría? 52

Pregunta 9 52

¿Qué metodologías considera deberían fortalecerse para un mejor aprendizaje del derecho? 52

Pregunta 10 53

¿Si decide dedicarse al ejercicio de la abogacía, porque opción se inclinaría?..... 53

3.3 Ficha de vinculación entre asignatura, Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) y sentencia seleccionada..... 53

3.4 Análisis de resultados 67

Capítulo cuatro..... 69

Discusión..... 69

4.1 Tendencias, innovaciones y perspectivas de asignatura de Derecho Penal en el contexto de la covid19 69

4.2 Políticas pública nacionales para cumplir con el objetivo de desarrollo sostenible nro. 16 ..... **71**

4.3 Percepciones personales sobre los efectos de la sentencia **74**

Conclusiones **77**

Recomendaciones **89**

Referencias **93**

Índice de Tablas

Tabla A1 ..... **16**

Comparación de la Sentencia 71-14CN/19 y el Artículo 238 del Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial **16**

Tabla A2 ..... **18**

Comparación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reformada **18**

Tabla C1 ..... **79**

Descripción de la Ubicación de foto sensores en el cantón Cuenca **79**

Tabla C2 ..... **80**

Principales variables Investigadas en Ecuador **80**

Tabla C3 ..... **81**

Principales Variables investigadas en el cantón Cuenca **81**

Tabla C4 ..... **82**

Principales variables Investigadas en el cantón Cuenca Procedimientos realizados por los Agentes Civiles de Tránsito de la EMOV-EP 82

Tabla C5 82

Siniestros Ocurridos en el cantón Cuenca, Estadísticas 82

Tabla C6 84

Incidentes ocurridos en el cantón Cuenca, Estadísticas 84

Índices de Ilustraciones

Ilustración B1 41

Sentencias 2015-2020 41

Ilustración D1 86

Boleta de citación por infracción de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos 86

Ilustración D2 87

Historial de Notificaciones y Razón 87

Apéndices

Tabla A1 98

Comparación de la Sentencia 71-14CN/19 y el Artículo 238 del Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial 98

Tabla A2 100

Comparación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reformada 100

Ilustración B1 103

Sentencias 2015-2020 103

Tabla C1 104

Descripción de la Ubicación de foto sensores en el cantón Cuenca 104

Tabla C2 105

Principales variables Investigadas en Ecuador 105

Tabla C3 106

Principales Variables investigadas en el cantón Cuenca 106

Tabla C4 107

Principales variables Investigadas en el cantón Cuenca Procedimientos realizados por los Agentes Civiles de Tránsito de la EMOV-EP 107

Tabla C5 108

Siniestros Ocurridos en el cantón Cuenca, Estadísticas 108

Tabla C6 109

Incidentes ocurridos en el cantón Cuenca, Estadísticas 109

Ilustración D1 110

Boleta de citación por infracción de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos 110

Ilustración D2 111

Historial de Notificaciones y Razón 111

Resumen

La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, da parámetros para adquirir una cultura vial, necesaria en el Ecuador, para reducir significativamente la accidentabilidad y la mortalidad, corrigiendo el comportamiento del ciudadano desde un enfoque educativo mediante el acompañamiento profesional y el aprendizaje autónomo. Además, dando el espacio de responsabilidad al Estado mediante sus órganos especializados en la materia y los Gobiernos Autónomos Descentralizados que han obtenido las competencias en tránsito, encargándose de la capacitación obligatoria de la ciudadanía mediante los recursos más idóneos, para su fácil entendimiento de todos los usuarios viales. Recordando a la ciudadanía que los entes encargados del tránsito son preventivos y no sancionadores, que la sanción será aplicada después de un análisis minucioso de la autoridad de tránsito, una vez obtenida la prueba de dicha contravención o delito de tránsito, actuando bajo los principios constitucionales y reglas del debido proceso que den valor probatorio a dicho procedimiento, que en el caso de ser impugnado, estas pruebas puedan ser un apoyo para el operador de justicia y como finalidad la obtención de la justicia.

Palabras Clave: Ley, Tránsito, contravenciones.

Abstract

The Organic Law of Traffic, Land Transportation and Road Safety, gives parameters to acquire a road culture, necessary in Ecuador, to significantly reduce accidents and mortality, correcting the behavior of the citizen from an educational approach through professional accompaniment and learning. autonomous. In addition, giving the space of responsibility to the State through its specialized bodies in the matter and the Decentralized Autonomous Governments that have obtained the competences in transit, taking charge of the mandatory training of citizens through the most suitable resources, for their easy understanding of all road users. Reminding the public that the entities in charge of transit are preventive and not sanctioning, that the sanction will be applied after a detailed analysis of the transit authority, once the proof of said traffic violation or crime has been obtained, acting under the constitutional principles and rules of due process that give probative value to said procedure, that in the case of being challenged, these tests can be a support for the operator of justice and as a purpose the obtaining of justice.

Keywords: Law, traffic, violations.

Introducción

A partir de la Constitución del año 2008, se declara al Ecuador un Estado constitucional de derechos y justicia social, alineado a lo que dictan los Tratados y Convenios Internacionales en defensa de los derechos humanos, los mismos que son innatos e inalienables del ser humano. En el análisis de la sentencia 71-14-CN/19 se verifica un problema entre usuarios de las vías públicas, al aplicar una contravención detectada por fotoradares o fotosensores, sin realizar la debida notificación o de manera incorrecta, sin identificar plenamente al conductor y sin diferenciarlo del propietario del vehículo, violando su derecho a la defensa, pero lo más grave, se le adjudica una sanción que posiblemente jamás la cometió, violando su presunción de inocencia, con este preámbulo se crea la interrogante si el Estado tiene la necesidad de crear una sanción o una prevención, sin embargo se percibe que no importa el medio, ni la forma dejando de lado las garantías básicas del debido proceso, sabiendo que le corresponde a las autoridades administrativas y judiciales garantizar el cumplimiento de normas, leyes y derechos de los involucrados haciendo alusión a las entidades del sector público.

Es obligación del Estado garantizar los medios más idóneos para ejecutar las sanciones por incumplimiento de la ley, pero antes de sancionar se debe preguntar si el ciudadano está siendo capacitado y si está recibiendo una educación de calidad que le permita tener bases sólidas que ha futuro permitirá cumplir con sus obligaciones.

El objetivo es claro, evitar la vulneración de derechos de los ciudadanos mediante la tecnificación, actualización tecnológica, evolución normativa, trabajo sincronizado entre instituciones estatales como son la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, Policía Judicial, Registro Civil, Gobiernos Autónomos Descentralizados con la competencia de Tránsito entre otras que puedan tener injerencia para esclarecer hechos y responsabilidades de dichas contravenciones.

En los precedentes capítulos se inicia con definiciones, doctrina, normativa correspondiente a la recalcando los derechos de los ciudadanos tutelados dentro del objetivo de desarrollo sostenible N°16; en el capítulo segundo se detallan los materiales y métodos utilizados en el presente proyecto de investigación; en capitulo tercero se encuentran detallados los resultados obtenidos, posterior al cotejo de la información obtenida; en el capítulo cuarto se plantea la discusión en materia Constitucional y materia Penal realizando un análisis de jerarquía enfocada al cumplimiento del ODS 16 y analizando la sentencia inicialmente escogida; terminando con el capítulo cinco con conclusiones y recomendaciones del trabajo investigativo.

Esta investigación tiene una importancia fundamental, ya que busca ser un valioso aporte para la ciudadanía, en busca de su concientización, el respeto de su vida y de la vida de los demás, utilizando a la normativa como una herramienta para el convivir armónico de la sociedad; al referirse a la administración pública, se busca conseguir su eficiencia y eficacia, ya que por errores en interpretación de normas por la falta de capacitación de su personal, generan un perjuicio económico - social, produciendo un desgaste innecesario de la institucionalidad de la empresa y del personal que labora en el control del tránsito en el país.

Se analizará las reformas de la LOTTTSV, que intenta adherirse a la sentencia constitucional de estudio, de manera arbitraria intentando evadir dichas condiciones planteadas por una Corte Superior, referente a la notificación los cuales deben ser por los medios mas efectivos y adecuados, que permitan el derecho a la defensa del ciudadano.

Además, se analizará el incumplimiento de normas constitucionales, principios y garantías básicas que se encuentran en concordancia con el COIP y sus principios procesales, a diferencia de la LOTTTSV reformada, no se lleva un debido proceso porque no permite al presunto infractor defenderse, ya que se le notifica de que esta sancionado, cuando lo correcto sería informarle de una posible sanción. Culminando con las conclusiones y las respectivas recomendaciones para solventar este problema.

Capítulo uno

Revisión de la literatura

La necesidad de que los poderes del Estado y sus respectivas instituciones, cumplan a cabalidad sus funciones, haciendo de la administración pública un ente de democracia, justicia social, equidad e igualdad, existiendo replicas en la aplicación de la normativa. Las contrariedades para la aplicación de una sanción de tránsito, mediante fotosensores y fotoradares se ha hecho evidente, la violación de derechos del ciudadano, descartando los principios consagrados en la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 76 numeral 5, que en caso de duda se aplicara lo más favorable al infractor y de la misma manera el Código Orgánico Integral Penal en su artículo 5 numeral 3 menciona los principios procesales, en caso de duda lo más favorable al infractor. En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante LOTTTSV), en su artículo 179 indica la forma de notificar las contravenciones y el procedimiento a seguir, respetando el debido proceso y en caso de impugnación, este mismo artículo menciona que se tome en cuenta lo establecido en el reglamento. El diez de agosto de 2021, se reforma la ley de tránsito, manteniendo la misma lógica en la sanción si se detecta la infracción mediante una herramienta tecnológica y si no es posible determinar la identidad del conductor se sancionara al propietario del vehículo a través de los medios más efectivos y adecuados, pero el problema se agudiza con la aplicación del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es sometido a revisión de legalidad el artículo 238 y la Corte Constitucional resuelve en su sentencia la Constitucionalidad Condicionada del artículo en discusión. Mediante esta resolución de la Corte Constitucional, intenta proteger de sobremanera el derecho de los ciudadanos tutelados en el ODS N° 16, el derecho a la defensa con sus respectivas garantías, la seguridad jurídica, la justicia, evitar el abuso de autoridad por parte de los funcionarios públicos y que los operadores de justicia amparen estos derechos, ya sea de oficio o a petición de parte.

1.1 Importancia de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Lamentablemente el ser humano es un riesgo potencial para la subsistencia del planeta y sus seres vivos, ha perdido la sensibilidad y el sentido de la solidaridad, claramente demostrado durante dos años de pandemia COVID-19, en donde se demostró el alcance que tiene para aprovecharse de los más vulnerables en un momento de zozobra, en el cual los principales beneficiados fueron los actores políticos, demostrando que llegaron a representar sus intereses particulares sobre los intereses colectivos. El proyecto de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) nace el 1 de enero de 1942 formando una alianza; esta organización ha evolucionado de gran manera que ha permitido grandes avances en temas referidos a Derechos Humanos con su declaración en 1948, con la finalidad de mantener la paz internacional, la promoción y la protección de los derechos humanos, mediante un desarrollo sostenible y cooperación internacional en los que se comprometen asuntos sociales, económicos, culturales entre otros. El proyecto de los objetivos de desarrollo sostenible fue adoptado en el año 2000 con el nombre de objetivos de desarrollo del milenio, firmados por 191 países miembros con ocho objetivos similares al proyecto actual.

En el año de 2015, varias potencias miembros de la ONU por intermedio de sus caudillos, implantaron un conjunto de objetivos a nivel mundial, como erradicar la pobreza planteando la prosperidad de todos los seres humanos, aplicando los principios de no discriminación, igualdad y equidad, pero esta planificación no se la puede lograr sin un planeta sano, con recursos naturales renovables y no renovables suficientes que abastezcan de manera proporcional a la población mundial. Las metas específicas se encuentran trazadas con un plazo de 15 años, por lo que se llama a la reflexión a los Estados miembros a realizar los respectivos planes de contingencia haciendo parte de este proyecto al gobierno, la empresa privada y la sociedad, en búsqueda de un objetivo común. La Organización de las Naciones Unidas, ONU (2015), da su punto de vista acerca de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) menciona:

> Las personas alrededor del mundo confiaron en sus gobiernos y las Naciones Unidas para el liderazgo en la prevención y la respuesta a esos problemas. De cara al futuro, tenemos una confluencia de oportunidades para corregir el rumbo de los asuntos mundiales. Se nos presenta la ocasión de poner fin a la pobreza, controlar el cambio climático y acordar enfoques comunes para financiar y ejecutar una nueva agenda para el desarrollo. (p.5)

Se planifican tres frentes de trabajo básicos el social, el económico y el ambiental, para lograr la meta requerida, poniendo en conocimiento a los lideres del mundo, que en caso de no acatar las disposiciones la humanidad podría afrontar varios problemas desde catástrofes naturales por el calentamiento global, muertas masivas por pandemias y guerras de carácter mundial. Existe la esperanza que las personas vayan tomando conciencia de las dificultades que se suscitan en diario convivir, entiendan el concepto de convivir en sociedad, ya que el ignorar los contratiempos y no trabajarlos, agudizan más los problemas de pobreza, de delincuencia, de drogadicción, de alcoholismo, de analfabetismo entre otros, consecuencias por la falta de oportunidades que no permiten a las personas crecer y potenciar sus habilidades necesarias para generar recursos y permitir que este círculo se reproduzca en línea de desarrollo.

Hoy en día el mundo está dotado de una impresionante herramienta llamada internet, que permite un crecimiento importante de personas emprendedoras y de naciones sedientas de necesidades, que buscan un desarrollo mediante la capacitación de la sociedad y la única forma es con la una unión nacional e internacional, marcada con una ruta especifica de trabajo en beneficio de la humanidad, trabajada desde las Organizaciones Internacionales, los gobiernos, la empresa privada, las organizaciones sociales y el ciudadano en general, desarticulando las clases sociales, ya que los objetivos planteados son para lograr un confort relativo, ya que el trabajo a desarrollar es constante, para poder mantener ese línea de cambio positivo.

Estos objetivos ahora son 17 y abordan temas diferentes con metas específicas, como son el fin de la pobreza, hambre cero, salud y bienestar, educación de calidad, igualdad de género, agua limpia y saneamiento, energía asequible y no contaminante, trabajo decente y crecimiento económico, reducción de las desigualdades, ciudades y comunidades sostenibles, acción por el clima, vida submarina, vida de ecosistemas terrestres, paz, justicia e instituciones sólidas y alianzas para lograr los objetivos, que buscan transformar de manera práctica los frentes de trabajo en especial el económico, ya que varios de los problemas sociales radican en la obtención de los recursos económicos y el uso del mismo. Este proyecto trabaja con el objetivo 16.- paz, justicia e instituciones sólidas, el mismo que busca generar un ambiente de seguridad jurídica para el ciudadano, que en el caso de encontrarse con un conflicto pueda confiar en las instituciones encargadas de solventar estos contratiempos, aplicando la justicia que tanto se anhela, que proteja los derechos de los ciudadanos mediante la aplicación literal de la Constitución que es la máxima expresión de las necesidades humanas dentro de una nación ocupando la máxima jerarquía dentro del ordenamiento jurídico, pero como es conocido en el Ecuador, la corrupción esta apoderada de los poderes del Estado, en especial del poder ejecutivo y del poder judicial, quedando demostrado en el momento más crítico que ha vivido la humanidad en los últimos años con la pandemia COVID-2019, ya que existieron varias denuncias por extorsión, peculado, enriquecimiento ilícito, cohecho, cargos públicos escogidos sin criterios técnicos en donde no se reconocen méritos y oposición, aptitudes y actitudes, sentencias dictadas por operadores de justicia en contra de personajes políticos, sin fundamentos, sin pruebas suficientes que den la certeza al juzgador de la existencia de un delito.

El cambio de perspectiva de los ciudadanos es fundamental para conseguir que se cumplan estos objetivos, ya que lamentablemente con cada día que pasa sin conseguir resultados positivos de los proyectos planteados, la economía decae, el planeta enferma y gente muere, olvidando que con cada adversidad siempre existe una solución.

1.2 Análisis del Objetivo de Desarrollo Sostenible Nro. 16

En el Ecuador desde sus inicios como república ha intentado simular leyes extranjeras sin tomar en cuenta la realidad interna de los ciudadanos y los diferentes factores tanto internos como externos, que influyen en el desenvolvimiento de la sociedad ya que el país goza de una gran diversidad de culturas que habitan en cada una de las regiones, provincias y cantones. Desde el año 1830 hasta el año 2021 se han promulgado 20 Constituciones, la última fue publicada el 28 de septiembre de 2008, con la intención de defender los derechos de los ciudadanos, adoptando jurisprudencia Internacional y que han sido ratificados por él Estado, mediante Tratados y Convenios Internacionales que su proyección primordial es la defensa de los Derechos Humanos, centrándose en el concepto de que son únicos, innatos, inalienables e imprescriptibles. Con este antecedente se fija a la Constitución como norma suprema, la misma que prevalecerá sobre cualquier otra norma jurídica o acto de poder público y que todos los ciudadanos tanto nacionales como extranjeros radicados dentro del territorio nacional deberán cumplirla. Se entiende de manera expresa y tácita, que es obligación de los ciudadanos conocer la Constitución que los ampara, además que los ciudadanos que sirven dentro de las instituciones públicas deben aplicar las normas constitucionales de manera directa y las previstas en instrumentos internacionales de derechos humanos, ya que son de inmediato cumplimiento y aplicación y que su interpretación es al tenor literal de la norma constitucional y en caso de duda será lo más favorable a la plena vigencia de los derechos, cabe acotar que no existe ningún tipo de justificación por la vulneración de derechos contenidos en este cuerpo legal y de existir tales actos ilegales, la persona será responsable penal, civil y administrativamente, a pesar de alegar el desconocimiento de la norma.

En el caso de que un operador de justicia considere que una norma es contraria a la Constitución, remitirá a consulta el expediente a la Corte Constitucional ya que es el máximo órgano de control e interpretación constitucional y resolverán la constitucionalidad de la norma

con carácter definitivo, inapelable y vinculante. En teoría los derechos de los ciudadanos se encuentran garantizados por la Constitución y sus tribunales, ya que gozan de autonomía administrativa y financiera, potestades del poder Judicial. En la práctica se puede notar que el Ecuador se encuentra lejos de cumplir el objetivo de desarrollo sostenible N°16 de paz, justicia e instituciones sólidas; la paz se ve interrumpida por una eminente rencilla civil en el cual los actores son su población en contra las políticas antipopulares del Estado, la justicia se ve amenazada por poderes económicos y políticos corruptos que se han adueñado de la autonomía de los poderes estatales, siendo ellos quienes ubican funcionarios a su conveniencia en cargos importantes, elegidos para trabajar para necesidades personales y no con un propósito común en bienestar de la ciudadanía y por último instituciones sólidas que carecen de autonomía, independencia, ética y moral, que carecen de participación activa de los ciudadanos en toma de decisiones que podrían ser trascendentales en el desarrollo del país. Como se puede observar la corrupción no solo esta enraizada en el Ecuador, si no, en América del Sur, ya que, en varios países de la zona se encuentran con una severa crisis política, económica y social, por ejemplo, Chile, Argentina, Bolivia, Perú, Brasil y Venezuela, entre los más complicados.

La normativa jurídica en tránsito como ya se indicó con anterioridad, son meras copias de leyes de países con una educación vial y cultura avanzada, evadiendo las marcadas realidades que presenta el Ecuador, donde no es importante para el legislador que la seguridad vial forme parte de un pensum de estudio en la educación básica, aunque se encuentra escrita esta disposición en la LOTTTSV (2018), menciona que:

> Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

A su vez en la disposición transitoria del mismo cuerpo legal indica:

> QUINTA.- En el plazo máximo de ciento ochenta días el Ministerio de Educación en coordinación con la Comisión Nacional, incorporará en los planes de educación nacional los temas relacionados con las disposiciones de esta Ley

Se puede evidenciar que el Estado no ha cumplido su obligación de educar y capacitar al ciudadano en materia de tránsito y seguridad vial, sin embargo, el autoaprendizaje, campañas de medios de comunicación, lo Gobiernos Autónomos Descentralizados con competencia de tránsito, la empresa privada, gestionan esta importante labor y han logrado una reducción importante en la siniestralidad de tránsito. Los delitos y contravenciones son sancionadas de manera desproporcional y dependiendo de su gravedad, existe una sanción privativa de libertad, una sanción pecuniaria y reducción de puntos de la licencia de conducir, por ejemplo, en el Código Orgánico Integral Penal (COIP, 2014) menciona:

> Contravenciones de tránsito de primera clase.- Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:
>
> 3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente. (Art. 386)

No guarda una relación armónica las contravenciones con las sanciones, inclusive el articulo anteriormente citado es sancionado mediante fotosensores y fotoradares, pero indica una pena privativa de libertad, en este caso como se sanciona, ya que el artículo 238 del Reglamento indica que si no se identifica al conductor, sea notificado el propietario del vehículo, no existe un procedimiento correcto, se extingue en totalidad la seguridad jurídica y el derecho a la justicia planteada por el ODS N°16.

1.3 Referencias doctrinarias sobre los derechos tutelados por el Objetivo de Desarrollo Sostenible nro. 16

El Ecuador inicia su evolución en materia de tránsito creando su primera Ley creada por la Junta Militar de Gobierno, el 18 de octubre de 1963, dividido en dos libros el primero de la ley de tránsito contenía los organismos y autoridades encargadas de cumplir y hacer cumplir las disposiciones legales y el segundo libro trata de los delitos, las infracciones de tránsito y las penas, se manifestaba ya, la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo que se encontrare involucrado en un siniestro de tránsito, con obligación de reparar los daños al presunto perjudicado. Siendo su finalidad la organización, planificación, control y la seguridad vial, obteniendo como resultado la protección de la vida y los bienes de todos los usuarios que circulan por la red vial del territorio ecuatoriano.

El transporte terrestre es uno de los ejes más importantes dentro de las actividades económicas del país, permiten el comercio mediante la transportación de mercancías y la generación de tributos para lograr el bienestar general, ya que el Estado es el propietario de las vías públicas, su función directa es la administración y la regulación de su uso.

Como objetivo primario se tiene a la Seguridad Vial, que permitirá minimizar y neutralizar el riesgo de accidentes; y como objetivo secundario la movilidad de las personas y bienes materiales, respetando los derechos fundamentales como el derecho a la vida, el derecho a la integridad y el derecho al libre tránsito y movilidad, normativa de orden constitucional, al respecto la Constitución de la República del Ecuador (2008), denota que:

> Se reconoce y garantizará a las personas: 14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente. (Art.66).

Los principios constitucionales expresados en la Carta Magna obligan al Estado a garantizar el control, seguimiento y capacitación integral de conductores profesionales y no profesionales, para mejorar el desenvolvimiento de sus actividades relacionadas al tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, para lo cual se debe planificar programas de estudios entre los ministerios rectores de trasporte y de educación.

Además La normativa indica que entidades prestaran el servicio de control del transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial, entre ellas tenemos la Policía Nacional, la Comisión de Transito del Ecuador y los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales que hayan asumido las competencias exclusivas en la materia, facultad que le otorga la CRE (2008) en la planificación, regulación y control dentro del territorio cantonal, a través de los agentes civiles de tránsito que son servidores públicos especializados para realizar con eficiencia y eficacia este control.

El Código Orgánico Integral Penal (en adelante COIP), será el encargado de establecer las reglas procedimentales, procesales y tipificar las infracciones, ya que las diferencia entre delitos y contravenciones, especificado en el capítulo octavo Infracciones de Tránsito desde el artículo 370 hasta el artículo 392, cuya finalidad es proteger un bien jurídico como la seguridad del tránsito, reduciendo al máximo la siniestralidad y la mortalidad de los usuarios de las vías del país. Cabanellas (1998), define el termino contravención como:

> La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana. (p. 360).

Acerca de las contravenciones aplicadas en materia de tránsito Pérez (2017) menciona en su artículo de pluralidad de leyes en materia de tránsito:

> En el caso de contravenciones de tránsito, el artículo 179 que se refiere a la notificación de boletas de citación se mantiene vigente, el mismo artículo establece que esto en relación a la problemática que existe en referencia a los foto radares de velocidad, y finalmente el mismo artículo, entre otras cosas, se refiere al procedimiento de cobro de mutas, y de multas adicionales por mora; es decir, para ejecutar las sanciones en materia de tránsito es necesario enmarcarse en dos cuerpos legales recordando, por supuesto, que la intención con la que se expidió el COIP, fue agrupar todos los procedimientos penales en una sola ley.

En la Ley Orgánica reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (LOTTTSV, 2021) en el artículo 179.b, menciona nuevamente que las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos, en los términos establecidos en ley y en su reglamento, garantizando el debido proceso en teoría. Pero se menciona nuevamente que, en el caso de no poder determinar la identidad del conductor, la autoridad de tránsito competente notificará con la citación al propietario del vehículo, por los medios más efectivos y adecuados en el término de tres días, desde que se notifica al ciudadano con la finalidad de que pueda ejercer el derecho a la defensa, también manifestando que en ningún caso se sancionará pecuniariamente al propietario del vehículo sin previamente haber sido notificado. En la práctica no funciona de esta manera a pesar que existe una sentencia de nivel Constitucional 0071-14CN-19, donde el Pleno de la Corte Constitucional (2019), resolvió “60.- declarar la constitucionalidad condicionada del artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo que, esta disposición será constitucional siempre y cuando se interprete

integralmente" (p.81). Manifestando de forma clara que dicha contravención detectada por un dispositivo tecnológico y de no ser posible determinar la identidad del conductor, la autoridad de tránsito competente obligatoriamente deberá notificar al propietario del vehículo de manera adecuada y efectiva para que pueda ejercer su derecho a la defensa, evitando sancionarlo de manera pecuniaria sin haber sido notificado de la citación.

El control de legalidad le corresponde al juzgador ya que en varias de estas notificaciones las realizan mediante llamadas telefónicas u correos electrónicos, con un mensaje simple incumpliendo lo dictado por la Corte Constitucional. Ya que difundir una contravención de tránsito en una página web no es considerado un acto de notificación formal, por lo tanto, se lo puede considerar como una difusión del hecho cometido. Al no existir esta notificación formal de la contravención de tránsito, se vulnera el derecho a la defensa y por ende al debido proceso, volviéndose un procedimiento insubsanable. El conflicto nace con la sanción al propietario del vehículo automotor que en cualquiera de los casos sea o no notificado de la contravención dentro del término de tres días, se viola la seguridad jurídica, el debido proceso ya que deja de existir las garantías procesales necesarias para asistir a los ciudadanos durante todo el proceso evitando el abuso de autoridades; el derecho a la justicia considerado un principio universal, que tiene relación directa con la igualdad, la equidad y la libertad, brindando a cada quien lo que le corresponde; la tutela judicial efectiva que es el derecho de los ciudadanos para acudir al órgano jurisdiccional con la finalidad de que pueda brindar una respuesta motivada a una pretensión determinada, sobre el fondo de un conflicto. Ante estas disposiciones, existen contradicciones entre normas, La Constitución de la República del Ecuador, la LOTTTSV, el COIP y Reglamento General para la aplicación de la LOTTTSV, inclusive la sentencia 0071-14CN-19 emitida por la Corte Constitucional como máximo organismo de control, interpretación y administración constitucional, teniendo en cuenta que las sentencias y autos que la presidan tendrán carácter definitivos e inapelables.

1.4 Referencias jurídicas sobre los derechos tutelados por el Objetivo de Desarrollo Sostenible nro. 16

1.4.1 Comparación del artículo 238 del Reglamento a la LOTTTSV y la sentencia emitida por la Corte Constitucional N° 71-14CN/19.

El estudio realizado de la sentencia N° 71-14CN/19, emitida por la Corte Constitucional permite realizar una comparación análoga con el artículo descrito en el reglamento.

Tabla A1

Comparación de la Sentencia 71-14CN/19 y el Artículo 238 del RGLOTTTSV

Sentencia N° 71-14CN/19	Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 238
i.- Si se detectare una contravención de tránsito mediante una herramienta tecnológica y si no fuera posible determinar la identidad del conductor, la autoridad de tránsito competente estará en la obligación de notificar con la citación al propietario del vehículo, a través de los medios más efectivos y adecuados, con la finalidad que ejerza su derecho a la defensa; ii.- En ningún caso se impondrá la sanción pecuniaria al propietario del vehículo, sin que previamente haya sido notificado con la citación y haya tenido la posibilidad de presentar su impugnación en ejercicio de su derecho a la defensa; y, iii.- El término de tres días para que el propietario del vehículo presente la impugnación, será contado a partir del	En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida. El propietario de un vehículo está obligado, al momento de su matriculación y revisión anual o semestral, a proporcionar una dirección de correo electrónico a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos. La misma obligación tendrán las personas que renueven sus licencias de conducir. Las contravenciones detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de

Sentencia N° 71-14CN/19	Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 238
momento en que se realizó efectivamente la notificación, la cual no se verifica por la sola difusión de la citación en una página web. Los órganos judiciales que conozcan las impugnaciones, únicamente podrán declararlas extemporáneas luego de verificar la fecha de notificación, aspecto que deberá ser demostrado por la autoridad de tránsito, en calidad de organismo obligado de notificar oportuna y efectivamente todas las citaciones.	ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución.

Nota: Tabla comparativa de la Sentencia N° 71-14CN/19 y el artículo del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 238.

Se puede verificar que la sentencia simplifica el artículo 238 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y de manera concreta menciona que la notificación es primordial y obligatoria, debe ser realizada de manera adecuada y efectiva, con la única finalidad que la persona afectada por la sanción, pueda ejercer su derecho legítimo a la defensa, permitiéndole impugnar la misma en el término de tres días y que bajo ningún concepto se considerara valida la sola difusión de la citación en una página web.

1.4.2 Comparación del artículo 179 de la LOTTTSV y el artículo 179b de la LOTTTSV reformada.

Se analiza los cambios realizados en la LOTTTSV y la ley LOTTTSV reformada.

Tabla A2

Comparación de la LOTTTSV y la LOTTTSV Reformada

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	**Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Reformada**
Art. 179.- Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el Reglamento en caso de impugnación de la contravención, el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante el Juez o la autoridad competente. suficientes para la aplicación de los delitos y contravenciones.	Art. 179B.- Si se detecta una contravención de tránsito mediante una herramienta tecnológica y si no es posible determinar la identidad del conductor, la autoridad de tránsito competente estará en la obligación de notificar con la citación al propietario del vehículo, a través de los medios más efectivos y adecuados, incluidos los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrá ser impugnada en el término de tres días, contados a partir del momento en que se realizó efectivamente la notificación, la cual no se verifica por la sola difusión de la citación en una página web institucional, esto con la finalidad de que ejerza su derecho a la defensa. En ningún caso se impondrá la sanción pecuniaria al propietario del vehículo, sin que previamente haya sido notificado con la citación.

Nota: Tabla comparativa del artículo 179 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el artículo 179b de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Reformada.

La Ley reformada en el 2021, intenta ajustarse a la Sentencia Constitucional N° 71-14CN/19, pero esta es clara y precisa en su texto “se notificara con la citación al propietario del vehículo, a través de los medios más efectivos y adecuados” y que “la cual no se verificara por la sola difusión de la citación en una página web” (p.12), en la LOTTTSV (2021), reformada se

agrega lo siguiente “notificar con la citación al propietario del vehículo, a través de los medios más efectivos y adecuados, incluidos los medios electrónicos y/o tecnológicos” (Art. 179b), estos medios adicionales son notificación por mensajes de texto SMS, llamadas de voz realizadas por centrales de mensajes automáticos y notificación por correo electrónico. Por lo tanto, en este sentido inician contradicciones entre la Sentencia y la Ley. Cabe señalar que la LOTTTSV (2021), reformada indica que: “La boleta de citación emitida por los medios tecnológicos deberá contar con los mismos requisitos de una boleta manual, **excepto el aval de un servidor público encargado del control de tránsito**” (el énfasis es propio), se entiende que las competencias de las instituciones que controlan el tránsito se encuentran en la Constitución y en la Ley y no pueden ser subdelegadas y que para que la citación de Tránsito tenga validez debe ser avalado con la firma de responsabilidad de una autoridad de tránsito sea este policía nacional o agente de tránsito de la Comisión de Tránsito del Ecuador o de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (en adelante GADS) que hayan obtenido la competencia en la materia. La CRE (2008), acerca de las competencias exclusivas otorgadas a los GADS manifiesta: Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. (Art. 264).

En la anterior LOTTTSV (2018), da una pauta para mejorar la notificación de las citaciones a los conductores o propietarios de los vehículos, que no es tomada en cuenta con la Ley actual y menciona que: “de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contados desde la fecha en que fue cometida la infracción”, el Estado mediante las leyes deben garantizar que sus instituciones sean sólidas y no que sean continuamente cuestionadas por los vacíos legales en la Ley o contradicciones, este cambio permitirá cumplir otro parámetro de los ODS N°16. Los artículos se encuentran completos y detallados en el apéndice respectivo.

1.4.3 Análisis de principios procesales del Código Orgánico Integral Penal.

El COIP, presenta principios procesales que protegen el derecho al debido proceso entre ellos los más importantes conexos a este proyecto, el principio de favorabilidad, el principio de en caso de duda a favor del reo y el principio de inocencia, todos ellos vulnerados, ya que existe la duda razonable de que el propietario del vehículo era el conductor del vehículo al momento de cometer la infracción, por lo tanto al notificarlo y sancionarlo pecuniariamente pierde su estatus jurídico de inocencia, ya que todo funcionario que labore dentro del área publica, está obligado a reconocer los derechos más favorables de nivel Constitucional, ya que son de inmediato cumplimiento y aplicación, además es de suma importancia recalcar que en algunos casos la sanción que se realiza al conductor o al propietario del vehículo se encuentran con la tipificación incorrecta. El COIP (2014), menciona:

> Principios procesales.- El derecho al debido proceso penal, sin perjuicio de otros establecidos en la Constitución de la República, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado u otras normas jurídicas, se regirá por los siguientes principios:
>
> 2. Favorabilidad: en caso de conflicto entre dos normas de la misma materia, que contemplen sanciones diferentes para un mismo hecho, se aplicará la menos rigurosa aun cuando su promulgación sea posterior a la infracción.
>
> 3. Duda a favor del reo: la o el juzgador, para dictar sentencia condenatoria, debe tener el convencimiento de la culpabilidad penal de la persona procesada, más allá de toda duda razonable.
>
> 4. Inocencia: toda persona mantiene su estatus jurídico de inocencia y debe ser tratada como tal, mientras no se ejecutoríe una sentencia que determine lo contrario. (Art. 5).

1.4.4 Análisis Constitucional de protección de Derechos.

La Constitución de la República del Ecuador (en adelante CRE), garantista de Derechos fundamentales, velará por el respeto irrestricto del debido proceso, el derecho a la defensa y la

seguridad jurídica, fijando la ruta para la obtención de justicia, meta que forma parte del ODS N°16. La CRE (2008), menciona que: “El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes” (Art. 82).

> En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 7. El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías:
>
> a) Nadie podrá ser privado del derecho a la defensa en ninguna etapa o grado del procedimiento (Art. 76).

Cabe recalcar que los operadores de justicia son garantistas de derechos y el accionar de ellos estará siempre encaminado a precautelar los mismos ya sea de oficio o a petición de parte, en esta sentencia la consulta de la norma la remite la Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia de El Oro, para que sea La Corte Constitucional sea la que se pronuncie sobre la constitucionalidad el artículo en mención y acerca de este procedimiento la CRE (2008), se manifiesta de la siguiente manera:

> Cuando una jueza o juez, de oficio o a petición de parte, considere que una norma jurídica es contraria a la Constitución o a los instrumentos internacionales de derechos humanos que establezcan derechos más favorables que los reconocidos en la Constitución, suspenderá la tramitación de la causa y remitirá en consulta el expediente a la Corte Constitucional, que en un plazo no mayor a cuarenta y cinco días, resolverá sobre la constitucionalidad de la norma. Si transcurrido el plazo previsto la Corte no se pronuncia, el perjudicado podrá interponer la acción correspondiente. (Art. 428).

Después de mencionar varios artículos de la CRE, se llega a la conclusión de que es un error notificar de una citación por una contravención de tránsito a una persona que se desconoce su identidad y la sanción se basa en presunciones, ya no de inocencia sino de culpabilidad, algo

ilógico dentro de un ordenamiento jurídico que garantiza los derechos de los ciudadanos. La CRE (2008), denota:

> La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica. La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público. (Art. 424).

Por consiguiente, si los entes de control y operadores de justicia, aplicaran al tenor literal la norma constitucional, no se debería sancionar al propietario del vehículo sino al conductor del mismo, por este motivo deberían buscar la forma de identificarlo y respetar los derechos de terceras personas. Se puede apreciar contradicciones entre normas, pero la más importante es la Constitución y prevalece sobre los demás ordenamientos jurídicos.

1.4.5 Normativa Internacional.

En la sección 338.155 de los Estatutos de la Florida estado que conforma parte de los Estados Unidos de Norteamérica menciona acerca de infracciones de tránsito obtenida mediante foto control que:

> El propietario del vehículo motorizado involucrado en la violación es responsable y responsable del pago de una citación emitida por la falta de pago de una contravención por fotosensor, a menos que el propietario pueda establecer que el vehículo motorizado estaba, en el momento de la violación, en el cuidado, la custodia, o control de otra persona. Para establecer tales hechos, se requiere que el propietario del vehículo motorizado, dentro de los 14 días después de la fecha de emisión de la citación, presente a la entidad gubernamental correspondiente una declaración jurada que establezca:

> El nombre, la dirección, la fecha de nacimiento y, si se conoce, el número de la licencia de conducir de la persona que alquiló, arrendó o tuvo el cuidado, la custodia o el control del vehículo motorizado en el momento de la presunta violación; o si fue robado, el reporte policial que el vehículo fue robado en el momento de la presunta violación.
>
> Vehículos arrendados. Si el vehículo es un vehículo arrendado, el propietario de un vehículo arrendado por el cual se emite una citación por falta de pago de un peaje no es responsable del pago de la citación.

En la Sección C.27: 23-27 limites de velocidad, leyes y multas de Nueva Jersey menciona la forma de defensa:

> El conductor puede oponerse a la determinación de la velocidad. Para reclamar esta defensa, un conductor debe saber cómo se determinó su velocidad y luego aprender a refutar su precisión.
>
> Un conductor puede reclamar que una situación de emergencia causó que el conductor rompa el límite de velocidad para evitar lesiones o daños a ellos mismos o a los demás.
>
> El conductor puede reclamar un caso de identidad equivocada.
>
> Si un oficial de policía marca el exceso de velocidad de un conductor y luego tiene que volver a encontrarlos en el tráfico, es posible que hayan cometido un error y hayan tirado el auto equivocado.

En Estados Unidos de Norteamérica existen varios estados que utilizan como norma general, no sancionar al propietario del vehículo, ya que estos dispositivos identifican la placa del vehículo con el que se comete la infracción, no así al conductor, con esta normativa se respeta la presunción de inocencia y el principio de responsabilidad personal. Esta flexibilidad en las leyes de tránsito, ha provocado un sentido de pertenencia en la ciudadanía, un desarrollo tecnológico de las instituciones y una mejor preparación del personal operativo y administrativo encargadas del tránsito.

1.5 Estudio de la sentencia

1.5.1 Antecedentes del caso

Resumen del caso: En el Ecuador varios Gobiernos Autónomos Descentralizados han obtenido las competencias en materia de tránsito y han colocado en las vías públicas foto radares y foto sensores que captan la velocidad de los vehículos en conformidad con la ley y el nivel de accidentabilidad de la zona. El problema radica con la notificación de la boleta de citación ya que se la emite mediante dispositivos electrónicos y la sanción es aplicada directamente al propietario del vehículo y no al conductor del mismo. Violando así el derecho a la defensa, el debido proceso, el derecho a la justicia y por lo tanto a la seguridad jurídica. Los artículos sancionadores se encuentran dentro del Código Orgánico Integral Penal, en la parte de tránsito, pero en ninguno de sus artículos indica que se debe sancionar al propietario del vehículo infractor por exceder el límite de velocidad dentro y fuera del rango moderado, por lo que se remite al artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para interpretar el procedimiento a seguir; los usuarios de las vías que han sido infraccionados en muchos de los casos no son los conductores del vehículo al momento de ser sancionados, se enteran de la sanción pecuniaria al momento realizar el trámite de matriculación anual, sin haber sido notificados por la autoridad de tránsito, notificados de manera extemporánea y de manera incorrecta, esta acción depende de que institución ejerza la competencia de tránsito en la circunscripción, siendo estas entidades los Agentes Civiles de Tránsito, Comisión de Tránsito del Ecuador o la Policía Nacional, impidiendo que se ejerza una defensa técnica y profesional consagrada en la Constitución de la República del Ecuador, dentro del tiempo que estipula la Ley y su reglamento.

Partes procesales: Al impugnar en primera instancia el juez a cargo del proceso juicio N° 0014-2013-SP, le da la razón a la autoridad de tránsito, aceptando el cometimiento de la

contravención por lo que el señor Manuel Mesías Peralta Yánez sintiéndose vulnerado en sus derechos, mediante su abogada defensora Dra. Cristina Hortencia Cuenca Armijos, apela esta decisión ante la autoridad competente, iniciando un nuevo litigio en la Corte Provincial de Justicia de El Oro como juez ponente el Dr. Lenin Marcelo Gomezcoello Navas en Machala, viernes 4 de abril del 2014, las 16h33. Juicio No. 0014-2013-SP.- Por multas por presuntas infracciones de tránsito impuestas a MANUEL MESIAS PERALTA YANEZ.- VISTOS: Avocamos conocimiento de la presente causa los señores Conjueces Provinciales, Dr. Gomezcoello en su calidad de Presidente Encargado, quien interviene mediante Acción de Personal Nro. 277-1 - CJO-20-.12; Abg. Robert Calero Oleas, quien interviene mediante Acción de Personal No. 2015-CJO2012; y, Dra. María Medina Chalán, Jueza Provincial, quien interviene mediante Acción de Personal Nro. 7863-DNP, de fecha 21 de mayo del 2013.- Este proceso viene por Recurso de Apelación, al amparo del literal m) del numeral 7 del Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador, interpuesto contra el Decreto dictado el 22 de abril del 2013, las 09:18, por el Juez Primero de Garantías Penales de Tránsito de El oro, que afecta al apelante MANUEL MESIAS PERALTA YANEZ, en sus derechos constitucionales instituidos en los Arts. 75, literales l), h), c), b), a) del numeral 7 y numerales 2 y 1 del Art. 76 de la Constitución de la República, por lo que siendo su estado el de resolver.

Controversia: Escuchan a las partes en audiencia y se presume que el Art. 238 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, es parcialmente inconstitucional, suspenden la sustanciación de la causa y se remite en consulta a la Corte Constitucional del Ecuador.

Materia de la resolución: El expediente del proceso que contiene la disposición Declarar la constitucionalidad condicionada del artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo que, esta disposición será constitucional siempre y cuando se interprete integralmente con los parámetros dictados.

1.5.2 Argumentos del órgano de justicia

Con base en los argumentos propuestos por los Jueces de la Sala Penal de la Corte Provincial de Justicia de El Oro, que sustentaron su duda respecto de la constitucionalidad de la norma consultada, esta Corte Constitucional sistematizará su análisis, a partir del desarrollo del siguiente problema jurídico:

El artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ¿es contrario al derecho al debido proceso, concretamente respecto del derecho a la defensa, previsto en el artículo 76 numeral 7 de la Constitución de la República?

De la lectura de los argumentos de los Jueces de la Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia de El Oro, se desprende que, en lo principal, tienen duda acerca de la compatibilidad entre la disposición jurídica objeto de la presente consulta y el derecho a la defensa, como parte del debido proceso. La razón por la cual los operadores de justicia sustentaron su duda, es porque estiman que la norma consultada establece la imposición de una sanción pecuniaria al propietario de un vehículo como resultado de una infracción de tránsito detectada por medios electrónicos, sin que previamente se permita el ejercicio de su derecho a la defensa.

Para resolver el problema jurídico, este Organismo estima oportuno pronunciarse, inicialmente, sobre el contenido del precepto constitucional que, en criterio de los Jueces consultantes, estaría infringido por el artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante "el Reglamento").

El debido proceso, conforme lo dispone el artículo 76 del texto constitucional, constituye un derecho de protección aplicable en todo trámite en el que se determinan derechos y obligaciones. Está compuesto por una serie de garantías que buscan que, en cualquier tipo de

procesos, se respeten condiciones básicas para evitar actos arbitrarios y lesivos de los derechos e intereses de los intervinientes.

Dentro del debido proceso consta el derecho a la defensa, el mismo que está compuesto por un conjunto de garantías que exigen que si se discute sobre los derechos y obligaciones de una persona, ésta pueda conocer los cargos que pesan en su contra para presentar alegatos y pruebas de descargo en el momento oportuno y en igualdad de condiciones, con el fin de hacer valer sus derechos e intereses. Al respecto, en la sentencia No, 56-11-CN/19, esta Corte expresó:

"Con base en este derecho, las partes procesales pueden aportar y refutar pruebas, presentar alegatos y desvirtuar los presentados por la contraparte, sobre la base del principio de contradicción, en virtud del cual, en todo proceso deben concurrir varios elementos para que exista un equilibrio entre las partes.„

Entre las garantías que configuran el derecho a la defensa, la Constitución de la República, en el artículo 76 numeral 7 literal a), precautela su ejercicio en cualquier etapa o grado del procedimiento. Para hacer efectiva esta garantía, es indiscutible que las partes de un proceso deben conocer inequívocamente los cargos o acusaciones que pesan en su contra, por lo que, la notificación es un acto esencial que viabiliza el derecho a la defensa en cualquier procedimiento.

Dicho esto, corresponde analizar el alcance y contenido de la disposición jurídica objeto de la presente consulta. En el párrafo 9 de la presente sentencia, consta transcrito el artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Sin embargo, para comprender adecuadamente el contenido de la norma, es necesario identificar el contexto en el que está contemplada.

En este sentido, la norma consultada se encuentra establecida en el Título IV del Reglamento, relativo al procedimiento de las infracciones de tránsito; capítulo II, que se refiere a

las contravenciones, su notificación, sanción e impugnación. En este orden de ideas, a partir de una lectura integral del Reglamento, se aprecia que el artículo anterior al consultado, esto es, el 237, prevé el procedimiento general de notificación de las contravenciones de tránsito; en tanto que, el precepto consultado regula específicamente la forma de notificación, sanción e impugnación de las infracciones detectadas por medios electrónicos o tecnológicos.

Del texto de la norma objeto de la consulta, se observa que su primer inciso se refiere a la forma en que se aplica la sanción, mientras que el resto de incisos establecen disposiciones sobre la notificación y la impugnación en estos casos. En tal virtud, se desprende que cada una de las prescripciones normativas que componen la disposición jurídica se refieren a un asunto particular pero estrictamente relacionado con las contravenciones de tránsito detectadas por mecanismos tecnológicos.

Los sistemas electrónicos de detección de infracciones de tránsito, son mecanismos previstos en la legislación, con los que cuentan las autoridades para identificar el cometimiento de contravenciones de esta naturaleza, sin que sea necesaria la presencia física de un agente de tránsito. En función de aquello, adecuadamente empleados, estos mecanismos constituyen medios técnicos que pueden coadyuvar en el control de tránsito que le corresponde al Estado en sus distintos niveles de gobierno.

Por la forma en que operan estos sistemas, es claro que tienen matices y particularidades especiales que los diferencian de una detección directa de una contravención de tránsito. No obstante, aquello de ningún modo significa que las autoridades de tránsito que empleen estos mecanismos, estén libres de observar y respetar el debido proceso y en particular el derecho a la defensa.

Indicado aquello, se observa que el primer inciso del artículo en mención, señala lo siguiente: En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se

aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida. "

Una lectura asistemática y aislada de este primer inciso, llevaría a interpretar que si se verifican los supuestos previstos en la norma, y sin que medie ningún otro condicionante, se aplicará la multa al propietario del vehículo. En efecto, como se lee en el párrafo 12 de este fallo, los operadores de justicia consultantes interpretaron de esta manera el precepto reglamentario y bajo aquella lectura de la norma sustentaron su duda y la consulta sobre su constitucionalidad.

Desde esta perspectiva, si se cometiera una contravención y ésta fuera detectada por un medio tecnológico, siempre que no se haya identificado la identidad del conductor, se impondría automáticamente la sanción económica al propietario del vehículo.

Como consecuencia, esta primera interpretación conllevaría que se determine la responsabilidad del propietario del vehículo, sin que previamente se notifique con la citación y el involucrado pueda conocer el cargo y ejercer su derecho a la defensa, pues la sanción se aplicaría ipso iure, es decir, de manera automática con la sola detección de la contravención.

Por consiguiente, una interpretación en este sentido, que toma en cuenta de forma aislada al primer inciso del artículo 238 del Reglamento, contraviene el derecho al debido proceso en lo relacionado con el derecho a la defensa, pues se impondría una multa sin que previamente el involucrado haya podido conocer e impugnar la acusación.

No obstante, esta Corte Constitucional encuentra que existe otra interpretación del primer inciso del artículo 238 del Reglamento, la misma que será examinada a continuación con el propósito de verificar si ésta es compatible con el texto constitucional, específicamente con la garantía invocada por los consultantes.

Para llevar a cabo esta labor se debe efectuar una lectura contextualizada y sistemática del artículo 238 del Reglamento, pues únicamente así se podrá colegir el sentido integral de la norma y el de cada una de las partes que la componen, a fin de examinar su constitucionalidad

En el segundo inciso de la norma consultada, se establece que el propietario del vehículo tendrá la obligación de proporcionar una dirección de correo electrónico "...a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos. ". En esta misma línea, el tercer inciso señala que las contravenciones detectadas por los mecanismos antes indicados, "...podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución. En este contexto, la lectura integral del artículo 238 del Reglamento permite vislumbrar que si no se toma de forma aislada el primer inciso de la norma, sus prescripciones sí establecen la necesidad de notificar con las citaciones a los propietarios de los vehículos antes de imponer la sanción pecuniaria, lo cual permite que se ejerza el derecho a la defensa a través del conocimiento de la infracción y la posibilidad de impugnarlo. Dicho de otra manera, esta segunda interpretación, que toma en cuenta la integralidad del artículo consultado, muestra que, a primera vista, esta regulación garantiza el derecho a la defensa, pues determina que, previo a la imposición de la sanción económica al propietario del vehículo, la citación será notificada y se permitirá su impugnación, lo cual garantiza que el imputado pueda ejercer su derecho de contradicción. De esta manera, la Corte Constitucional advierte que el artículo 238 del Reglamento posee una interpretación lesiva del derecho antes examinado y otra que es compatible con el texto constitucional. Por tanto, de conformidad con el artículo 76 numeral 5 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, corresponde establecer la interpretación conforme con la Constitución del artículo 238 del Reglamento, lo cual evitará cualquier efecto contrario a la Constitución que pueda ocasionarse si esta norma es interpretada aisladamente, como ocurrió con los Jueces al momento de sustentar su consulta. Aquella consecuencia jurídica no puede ser interpretada como la respuesta automática frente a la concurrencia de los requisitos de la norma. Por el contrario, si se cumplen los dos supuestos de la norma, previamente a la imposición de la multa, se deberá notificar al propietario del vehículo

con la citación, la misma que tendrá que contener la información idónea para conocer todos los detalles de la supuesta contravención. De esta manera, la notificación es un requisito esencial que asegura el derecho a la defensa, motivo por el cual, la falta o defectuosa realización de este acto conlleva la afectación del derecho en mención, por lo que las autoridades competentes están en la obligación de adoptar los mecanismos más adecuados para notificar a los propietarios de los vehículos por los medios más efectivos, cuando no han podido identificar al conductor que incurrió en una contravención detectada por un medio tecnológico. En este punto, cabe manifestar que la notificación al propietario del vehículo en estas circunstancias constituye una medida razonable, por cuanto las autoridades de tránsito correspondientes disponen de aquella información, es decir, podrán identificar al dueño del automotor, quien, en ejercicio de su derecho a la defensa, sabrá esclarecer la situación sobre el cometimiento de la infracción.

Para el efecto, el cuarto inciso determina:

"Para efectos de la notificación de contravenciones, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local.

Al respecto, esta Corte considera que ambas disposiciones son compatibles con la Constitución, pues aseguran la notificación de la citación detectada tecnológicamente. No obstante, para garantizar de la manera más efectiva el derecho a la defensa, corresponde insistir que en todos los casos la notificación deberá ser realizada por el medio más eficaz y adecuado, recayendo siempre esta obligación en la autoridad de tránsito competente, por lo que, para cumplir con este deber y así garantizar el derecho de contradicción, se tendrán que implementar los mecanismos que permitan mantener una base de datos adecuada a efectos de la notificación oportuna de las citaciones.

En consecuencia, no puede considerarse que se ha cumplido con la notificación de una citación, por su sola difusión en un portal web, ya que la autoridad de tránsito deberá buscar los

medios más eficaces y adecuados para dar a conocer al propietario del vehículo sobre la contravención detectada por un mecanismo tecnológico.

Las notificaciones podrán efectuarse por cualquier medio, incluyendo la vía electrónica; al respecto, será obligación de la autoridad de tránsito notificar por el medio más adecuado en función de cada caso, para lo cual, como lo prevé el enunciado normativo, "...tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada... ".

Es fundamental señalar que la impugnación de las citaciones es el mecanismo idóneo para que los propietarios de los vehículos ejerzan su derecho a la defensa, frente a la notificación de una contravención detectada por un medio tecnológico. Como consecuencia, este Organismo resalta que el término de tres días para su interposición, deberá ser contabilizado desde la notificación, es decir, a partir del momento en el cual la autoridad de tránsito cumplió con su deber de dar a conocer al involucrado el cargo que pesa en su contra.

Por lo tanto, en todos los casos, será la autoridad competente en materia de tránsito la que deba probar cuándo cumplió con el acto de notificación a través del medio más adecuado y eficaz, sin que la notificación pueda considerarse como efectuada por la sola difusión de la citación en una página web. Esto implica que, si el administrado impugna una citación y el órgano judicial estima que es extemporánea, el juzgador no podrá declararlo así sin antes verificar la fecha en que se produjo la notificación, para lo cual, la autoridad de tránsito estará obligada a probar el momento en que notificó por el medio más adecuado la citación respectiva, pues de ello dependerá si la impugnación se encuentra o no dentro del término de tres días.

Lo contrario, esto es, negar por extemporánea una impugnación sin antes haber verificado la fecha de notificación, conlleva una clara limitación para el ejercicio del derecho a la defensa del propietario del vehículo, puesto que se privaría injustificadamente su posibilidad de refutar el cargo, al contabilizar un término sin tomar en cuenta el momento en que fue notificada adecuadamente.

1.5.3 Normas jurídicas invocadas por los jueces, en relación a los derechos violentados

La Corte Constitucional del Ecuador, declaro al artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial constitucionalmente condicionada por violación de los derechos y garantías básicas:

Constitución de la República del Ecuador.

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 76 numeral 7 literal. Derecho al debido proceso, Derecho a la defensa y sus garantías básicas.

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 82. Derecho a la seguridad jurídica.

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 424. Supremacía normativa

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 264. Competencias exclusivas para gobiernos municipales numeral 6 Tránsito y transporte terrestre.

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 427. Interpretación literal de las normas constitucionales.

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 428. Principio de favorabilidad.

Código Orgánico Integral Penal.

Código Orgánico Integral Penal. Artículo 5. Principios procesales.-

1. El derecho al debido proceso penal

2. Favorabilidad

3. Duda a favor del reo

4. Inocencia

Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.

Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. Artículo 76. Principios y reglas generales numeral 5 Interpretación conforme.

Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. Artículo 142. Procedimiento

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 76.- Principios y reglas generales numeral 5.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 142.- Procedimiento.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 179. Notificación de las citaciones.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Reformada.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo Reformada- Artículo 179.b Notificación de contravenciones por medios tecnológicos.

Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 237.

Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 238.

1.5.4 Resolución y criterio personal sobre la decisión adoptada

En mérito de lo expuesto, administrando justicia constitucional y por mandato de la Constitución de la República del Ecuador, el Pleno de la Corte Constitucional resuelve:

Declarar la constitucionalidad condicionada del artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo que, esta disposición será constitucional siempre y cuando se interprete integralmente del siguiente modo:

i. Si se detectare una contravención de tránsito mediante una autoridad de tránsito competente estará en la obligación de notificar con la citación al propietario del

vehículo, a través de los medios más efectivos y adecuados, con la finalidad que ejerza su derecho a la defensa;

ii. En ningún caso se impondrá la sanción pecuniaria al propietario del vehículo, sin que previamente haya sido notificado con la citación y haya tenido la posibilidad de presentar su impugnación en ejercicio de su derecho a la defensa; y,

iii. El término de tres días para que el propietario del vehículo presente la impugnación, será contado a partir del momento en que se realizó efectivamente la notificación, la cual no se verifica por la sola difusión de la citación en una página web. Los órganos judiciales que conozcan las impugnaciones, únicamente podrán declararlas extemporáneas luego de verificar la fecha de notificación, aspecto que deberá ser demostrado por la autoridad de tránsito, en calidad de organismo obligado de notificar oportuna y efectivamente todas las citaciones.

En cuanto a los efectos en el caso concreto, los Jueces de la Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia de El Oro, deberán, en el ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, interpretar el precepto consultado conforme lo dispuesto en esta sentencia, para resolver el recurso de hecho del cual deviene la presente consulta.

Devuélvase los expedientes a la judicatura consultante.

1.5.5 Análisis personal:

En el Ecuador se ha vuelto recurrente las violaciones de los derechos, aunque están garantizados en la Constitución de la República del Ecuador, en los Tratados y Convenios Internacionales y las personas responsables de tales actos han quedado en la impunidad, gracias al poder económico y político que ejercen sobre los poderes del Estado, se planteó generar autonomía en sus funciones, pero no se ha logrado el objetivo. Las personas han perdido la fe en la justicia, no utilizan las herramientas que la Constitución brinda a sus mandantes para hacer respetar derechos.

Este proyecto se vincula con el objetivo de desarrollo sostenible número 16 que hace referencia a la Paz, Justicia e Instituciones Sólidas, ya que en el análisis de la sentencia N° 71-14CN/19, se declara una Constitucionalidad condicionada de un reglamento para la aplicación de sanciones en materia de tránsito que tiene como juez ponente al Dr. Hernán Salgado Pesantes, poniendo a los atropellos de la administración pública en contra de los derechos de los ciudadanos, permitiendo acceder de manera óptima a obtener justicia mediante la legitima defensa.

El artículo 238 del RGLOTTTSV, en relación con las notificaciones de las infracciones de tránsito detectadas con dispositivos electrónicos o tecnológicos siempre que no haya sido posible determinar la identidad del conductor la misma se la imponga al propietario del vehículo, automáticamente se transgrede los derechos de estas personas, ya que pueden o no ser los conductores al momento de ser sancionados, inclusive sin haber sido notificados de dicha citación, enterándose al momento de intentar renovar la licencia de conducir o intentar matricular su vehículo.

A pesar de que la Corte Constitucional pronuncia en su sentencia la constitucionalidad condicionada del artículo 238 del RGLOTTTSV, a mi pensar sigue siendo ilegal dicha sanción ya que los artículos, sancionadores del COIP, manifiestan la citación al conductor y no al propietario, adicional el mismo cuerpo legal manifiesta que se debe interpretar de manera literal dichos artículos.

La declaración inconstitucional debía ser lo óptimo para respetar el derecho a la justicia, ya que esto obliga a la administración pública a mejorar sus procedimientos, su normativa, la preparación del cuerpo agentes encargados del tránsito y por ende la tecnología empleada para dichas sanciones. La responsabilidad como la inversión es grande, pero al momento de encontrar la proporcionalidad entre normas cual tiene mayor peso, una sanción o los derechos de los ciudadanos.

Capítulo dos

Materiales y Métodos

La investigación jurídica concebida como el conjunto de procedimientos de carácter reflexivo, sistemático, controlado, crítico y creativo; cuyo objetivo es la búsqueda, indagación y el estudio de las normas, los hechos y los valores, considerando la dinámica de los cambios sociales, políticos, económicos y culturales que se desarrollan en la sociedad (Baquero, 2015).

En este orden, el proyecto: “Preferencias académicas de los egresados de la Carrera de Derecho y su vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) a través del estudio de sentencias” ha sido ejecutado conforme a lineamientos metodológicamente válidos para examinar fenómenos jurídicos desde distintas perspectivas e identificar en varias dimensiones, falencias y limitaciones de orden cultural e ideológico, estructural y social.

2.1 Objetivos

2.1.1 General

Conocer los factores que confluyen en el Egresado de la Carrera de Derecho de la UTPL para desarrollar preferencias por áreas específicas de la ciencia jurídica y su futura especialización en éstas.

2.1.2 Específicos

Valorar si las competencias aprendidas por los alumnos en las asignaturas de su preferencia, pueden contribuir a solucionar los problemas jurídicos de tipo global.

Obtener proyecciones sobre las áreas jurídicas en donde los futuros abogados planifican ejercer la profesión dentro del mercado laboral público y privado.

Incentivar mejores prácticas de corresponsabilidad social de los Egresados, a través del estudio de casos y de su relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

2.2 Hipótesis

Las competencias que el estudiante de Derecho está adquiriendo en las asignaturas de su preferencia son importantes, pero pueden no ser suficientes para responder a las tipologías de conflictos jurídicos generados por los cambios estructurales actuales.

2.3 Metodología

Definir la metodología para el desarrollo de una investigación jurídica no es una tarea sencilla, se deberá considerar como lo sostiene Lariguet (2015), la pluralidad de enfoques, teorías, disciplinas, categorías y, en última instancia, métodos para abordar lo jurídico.

La correlación entre asignaturas de una malla curricular con instituciones específicas de carácter jurídico como los derechos, y su vinculación con proyectos de interés global como la agenda de los objetivos de desarrollo sostenible a través del análisis de sentencias, es un proceso que puede generar nuevas experiencias y expectativas para el futuro profesional. Para Haba (2007, 133), las investigaciones propiamente dichas requieren que mediante ellas se arribe a algún conocimiento que no sea bastante trivial y no esté ya adquirido antes. Una investigación no tiene sentido si no es para arribar a alguna novedad.

En el desarrollo de la investigación se aplicó el ***método sistemático***, porque la información investigada ha sido organizada en forma ordenada y secuencial, mediante categorías vinculantes, previamente definidas para poder utilizar la información en forma productiva.

La investigación por su orientación al proceso de revisión de jurisprudencia, normas jurídicas y doctrina es de tipo ***teórico - deductiva***; por integrar una vinculación entre el Derecho y los fenómenos sociales y económicos, tiene el carácter de ***socio-jurídica***. Para el estudio minucioso de sentencias y los elementos motivacionales expuestos para resolver sobre la tutela de bienes jurídicos (vida, integridad personal, salud, medio ambiente) se aplicó el método de ***análisis y síntesis***.

Se aplicó también el ***método exegético***, por cuanto los hechos y fenómenos a analizar, van a contribuir con indicadores y percepciones sobre el avance de cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible. Como lo indica Días (2013,92), será necesario explicar algún aspecto de la realidad o se interpretarán datos obtenidos de la misma realidad, tanto si lo hacemos en forma breve como si es el fundamento de nuestra investigación en caso de que realicemos investigaciones exploratorias o a nivel explicativo.

La investigación desarrollada tiene el carácter de ***jurídico exploratoria***, porque se analizaron enfoques previos sobre el estado situacional de fenómenos jurídicos, identificando sus variables y características. También se ajusta al tipo ***jurídico proyectiva***, porque se realiza una predicción acerca del funcionamiento de una institución jurídica, partiendo de premisas actualmente vigentes (Romero, 2016).

En el ámbito de la temporalidad, la investigación se circunscribe a analizar sentencias expedidas desde el año 2015 hasta el año 2020.

2.4 Técnicas de Investigación

Las técnicas utilizadas para el desarrollo del trabajo de titulación fueron el fichaje y el estudio de sentencias a través de la investigación en línea, utilizando el Entorno Virtual de Aprendizaje (EVA) de la UTPL.

2.4.1 Fichaje

Se elaboraron dos fichas; la Ficha Informativa que contiene información sobre aspectos relacionados con percepciones del egresado, sobre las competencias adquiridas durante el proceso de aprendizaje, sobre la asignatura de preferencia, factores que impulsaron a desarrollar afinidad por ésta materia y otros elementos que permitan obtener indicadores cualitativos y cuantitativos sobre los resultados de aprendizaje, y en función de éstos, diseñar proyecciones para fortalecer la transferencia de conocimiento jurídico en la Carrera de Derecho; y,

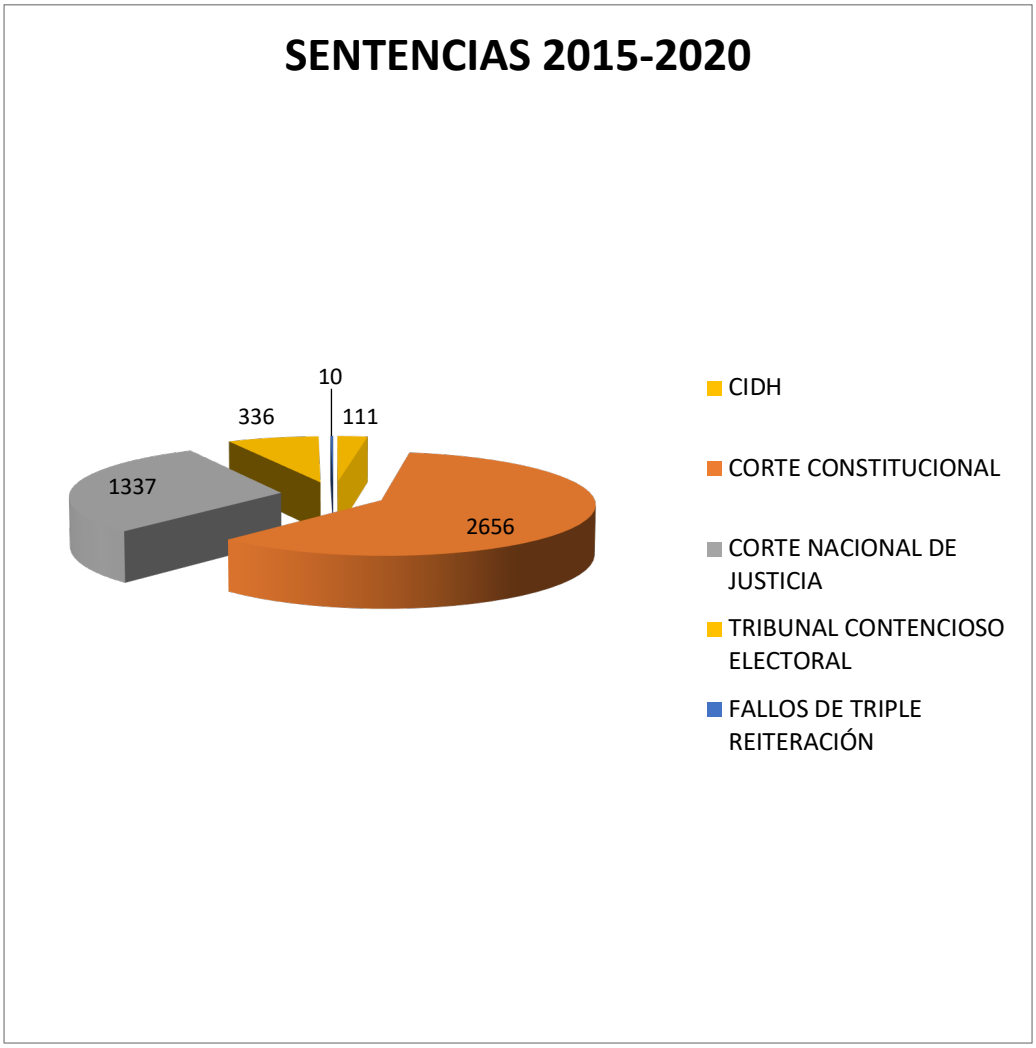
La Ficha de Vinculación entre asignatura, objetivo de desarrollo sostenible (Ods) y sentencia seleccionada, en la que se consignó el detalle de la vinculación entre la asignatura de preferencia de la alumna o alumno, con el objetivo de desarrollo sostenible identificado y la sentencia seleccionada. Contiene la descripción del ODS, datos de la sentencia y del órgano de justicia que la expidió, las partes del fallo como los antecedentes del caso, argumentos del órgano de justicia, las normas jurídicas invocadas por los jueces, en relación a los derechos violentados, la resolución de los jueces y un comentario personal explicando el vínculo entre asignatura, objetivo de desarrollo sostenible (Ods) y sentencia seleccionada.

2.4.2 Estudio de sentencia

Para la investigación, selección y análisis de la sentencia, se consideró una variedad de fallos dictados por diferentes órganos de justicia nacionales e internacionales, como la Corte Nacional de Justicia a través de sus salas especializadas, la Corte Constitucional, el Tribunal Contencioso Electoral y la Corte Interamericana de Derechos Humanos; el rango de búsqueda para la elección de la sentencia fue durante los años del 2015 al 2020. Se contó con un amplio espacio de datos para la elección del fallo, aproximadamente 4450 sentencias publicadas por los referidos órganos de justicia, tal como se proyecta en la siguiente gráfica:

Ilustración C1

Sentencias 2015-2020



Nota Tomado de Lexis Finder

La sentencia seleccionada y que ha sido objeto de estudio y relación con la materia de Derecho Penal Tránsito y el Objetivo de Desarrollo Sostenible Nro. 16, fue expedida por la Corte Constitucional del Ecuador (CCE) el 04 de junio de 2019, caso No 71-14-CN sentencia. N. 71-14-CN/19 en función a la consulta de norma remitida por la Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia de El Oro, sobre la constitucionalidad del artículo 238 del Reglamento

General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, relativo a la notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por medios electrónicos o tecnológicos siempre que no haya sido posible determinar la identidad del conductor.

2.4.3 Investigación en línea

La investigación jurídica se realizó en línea, utilizando los recursos digitales que provee la UTPL a través de su Entorno Virtual de Aprendizaje (EVA) y de las bases de datos de información científica disponibles dentro de la biblioteca virtual. Necesitamos formar abogados que vinculen su conocimiento teórico y práctico con destrezas informáticas y el uso estratégico de aplicaciones virtuales, Para Bordingnon (2017, p. 168) el diseñar, el hacer y el construir se han resignificado y expandido hacia nuevas capacidades y límites con la aparición de las tecnologías digitales.

No fue necesario exponerse a visitar in situ bibliotecas u otros lugares para obtener la información para desarrollar la investigación. La jurisprudencia, las referencias legales, conceptuales o doctrinarias y demás instrumentos informativos, se los encontró previa búsqueda y revisión de las siguientes bases de datos e información científica:

- ✓ **Jurisprudencia, Leyes, Doctrina**
  - CEP web Software Legal
  - Vlex
  - Lexis
  - Fiel Web Plus
- ✓ **Libros Digitales**
  - E-Libro
  - Ebook Central
  - Alfa Omega Cloud

Cengage Ebooks

Digitalia

eBooks7-24 McGraw-Hill

Pearson Ebooks

Springer Ebooks Gratis

- ✓ **Artículos de Revistas**

Isi Web of Knowledge

Dialnet Plus

Scopus

GALE

DOAJ

Open DOAR

Scimago Journal & Country Rank

Proquest

Science Direct

UNESCO

Además de las bases de datos referidas, se buscó y obtuvo la información requerida en otras direcciones web:

- ✓ **Otras páginas web para consultar sentencias**

https://www.corteconstitucional.gob.ec/index.php

https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/

https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/index.php/servicio/produccion-editorial

http://www.tce.gob.ec/

- ✓ **Otras páginas web para consultar libros**

  https://books.google.es/

  https://scholar.google.es/schhp?hl=es

  http://bivicce.corteconstitucional.gob.ec/site/php/index.php?lang=es

2.5 Recursos

2.5.1 Humanos

Alumno (a): Parra Morocho César Israel

Director (a) de Trabajo de Titulación: Mgtr. Rosa Alicia Orellana Samaniego

2.5.2 Materiales

Impresiones

Anillados

Hojas de papel

Resaltadores

Cuaderno

2.5.3 Tecnológicos

Computador

Acceso a internet

Bases de datos virtuales

Capítulo tres

Resultados

En esta fase se muestran resultados obtenidos en relación al problema, objetivos e hipótesis planteadas, estableciendo concordancias con las preguntas formuladas en la ficha informativa y las variables señaladas en forma preliminar.

En este acápite también se ponen de manifiesto, las ventajas o limitaciones de lo investigado, se responden preguntas, respecto de cómo este estudio puede aportar social y jurídicamente para mejorar el entorno social y profesional; en qué medida, los datos investigados pueden mejorar las competencias del futuro abogado, y si el nuevo conocimiento jurídico obtenido y que ha sido vinculado a agendas sociales globales y políticas públicas nacionales, aporta a construir una sociedad más justa y democrática.

3.1 Ficha informativa

1. FICHA INFORMATIVA (marque con X, máximo tres variables)										
Nro.	**Pregunta**	**Variable 1**	**Variable 2**	**Variable 3**	**Variable 4**	**Variable 5**	**Variable 6**	**Variable 7**	**Variable 8**	**Variable 9**
		DECISIÓN O CONVICCIÓN PROPIA	INFLUENCIA FAMILIAR	LE MOTIVÓ UN FENOMENO SOCIAL	LE MOTIVÓ UNA EXPERIENCIA PERSONAL	CONSTRUIR UN PATRIMONIO SOLIDO	LE PARECIO UNA CARRERA RELATIVAMENTE FACIL	PRESIÓN SOCIAL	POR SER LA MAS ACCESIBLE	LE INSPIRÓ EL IDEAL DE JUSTICIA
1	QUE LE IMPULSÓ A ESTUDIAR LA CARRERA DE DERECHO			**X**	**X**					**X**
2	POR QUÉ ASIGNATURA HA TENIDO MAYOR PREFERENCIA O AFINIDAD.	DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL	DERECHO CIVIL Y PROCESAL CIVIL	DERECHOS HUMANOS Y DERECHO CONSTITUCIONAL	DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO/PRIVADO	DERECHO AMBIENTAL	DERECHO LABORAL	MEDIACION	DERECHO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO CONTRATACIÓN PÙBLICA	DERECHO SOCIETARIO
		X							**X**	
3	POR QUÉ ASIGNATURA HA TENIDO MENOS INTERÉS	DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL	DERECHO CIVIL Y PROCESAL CIVIL	DERECHOS HUMANOS Y DERECHO CONSTITUCIONAL	DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO/PRIVADO	DERECHO AMBIENTAL	DERECHO LABORAL	MEDIACION	DERECHO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO/ CONTRATACIÓN PÙBLICA	DERECHO SOCIETARIO
			X		**X**					
4	CUANDO SE GRADUE DE ABOGADO, QUÉ ACTIVIDAD PIENSA REALIZAR	EJERCER LA ABOGACÍA	TRABAJAR EN UNA INSTITUCIÓN PÚBLICA	ASESORAR EN UNA EMPRESA PRIVADA	ASPIRAR A UN CARGO DE ELECCIÓN POPULAR	SER DOCENTE EN UNA UNIVERSIDAD Y HACER INVESTIGACIÓN JURÍDICA	SE DEDICARÍA A DEFENDER DE FORMA GRATUITA A PERSONAS SIN RECURSOS	ASPIRA SER JUEZA O JUEZ	ASPIRA SER FISCAL	LE GUSTARÍA DEDICARSE A LA MEDIACIÓN
					X		**X**			
5	QUE EFECTOS CONSIDERA QUE PUEDE CAUSAR EL COVID19, EN EL EJERCICIO DEL DERECHO	NO CAUSA NINGUN EFECTO	OBLIGA A DAR EL SALTO HACIA LA JUSTICIA DIGITAL O EN LINEA	REDUCCIÓN DE TRABAJO E INGRESOS PARA EL ABOGADO	OBLIGA A DISMINUIR COSTOS DE HONORARIOS	INNOVAR EN TECNOLOGÍAS VIRTUALES PARA ATENDER AL CLIENTE	AUMENTO DE NUEVOS TIPOS DE PROBLEMAS JURIDICOS	MAYOR RECURRENCIA A LA MEDIACION	OBLIGA A AUMENTAR COSTOS DE HONORARIOS	LOS ABOGADOS PERDERAN SU TRABAJO Y DEBERAN DEDICARSE A OTRO OFICIO
			X			**X**				
6	QUE HABILIDADES O DESTREZAS CONSIDERA HABER ADQUIRIDO DURANTE SU PROCESO DE APRENDIZAJE EN	IDENTIFICAR LA INJUSTICIA EN DISTINTAS DIMENSIONES	APRENDER A HABLAR EN PÙBLICO	REDACTAR O ESCRIBIR DOCUMENTOS JURIDICOS	UTILIZAR TECNICAS DE MEDIACIÓN PARA ARREGLAR LOS PROBLEMAS	APRENDER TECNICAS DE LITIGACIÓN ORAL	CONSTRUIR ARGUMENTOS Y EXPRESARLOS CON PRESICIÓN	CONOCIMIENTO PROFUNDO DE LEYES Y PROCEDIMIENTOS LEGALES	FACILIDAD PARA HACER AMISTAD CON OPERADORES JURIDICOS	CONOCIMIENTO SUPERFICIAL, YA QUE CONSIDERA QUE EL APRENDIZAJE OCURRE CON

	LA CARRERA DE DERECHO									EL EJERCICIO DE LA PROFESIÓN
					X		X			
7	SI TUVIESE LA OPORTUNIDAD DE CONTINUAR FORMANDOSE ACADÈMICAMENTE, ELEGIRÍA UN POSGRADO EN:	CRIMINALISTICA	CONTRATACIÓN PÚBLICA	DERECHO DE SEGUROS	DERECHO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO	DERECHO AMBIENTAL	PROPIEDAD INTELECTUAL	DELITOS INFORMATICOS Y PROTECCIÓN DE DATOS	DERECHO LABORAL Y SEGURIDAD SOCIAL	DERECHO SOCIETARIO Y CORPORATIVO
			X							
8	SI DECIDIESE ESTUDIAR UNA SEGUNDA CARRERA QUE SE COMPLEMENTE CON LA ABOGACÍA, POR CUAL SE INCLINARIA:	CONTABILIDAD Y AUDITORÍA	ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS	ECONOMÍA	INGLES	GESTION AMBIENTAL	INGENIERÍA EN SISTEMAS	SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL	PSICOLOGÍA	CIENCIAS POLÌTICAS
										X
9	QUE METODOLOGÍAS CONSIDERA DEBERÍAN FORTALECERSE PARA UN MEJOR APRENDIZAJE DEL DERECHO	CLASE MAGISTRAL PRESENCIAL	CLASE EN LINEA O POR PLATAFORMA VIRTUAL	MAS CONOCIMIENTO PRÀCTICO QUE TEORICO	MAS CONOCIMIENTO TEORICO QUE PRACTICO	CLASES COMPARTIDAS (DOS DOCENTES)	MEJORAR LA METODOLOGIA PARA EL ESTUDIO DE CASOS (SENTENCIAS)	LABORATORIOS INTELIGENTES, (REALIDAD AUMENTADA)	ASISTENCIA Y ACOMPAÑAMIENTO DESDE EL PRIMER CICLO, EN CASOS JURIDICOS REALES, QUE PATROCINEN LOS ABOGADOS DE LA UNIVERSIDAD	MEJORAR LAS TECNICAS DE INVESTIGACIÓN JURÍDICA
									X	
10	SI DECIDE DEDICARSE AL EJERCICIO DE LA ABOGACIA, POR QUE OPCION SE INCLINARÍA	INSTALAR SU PROPIA OFICINA JURIDICA	ASOCIARSE CON OTROS COLEGAS PARA INSTALAR UNA OFICINA JURÍDICA	ATENDER A SUS CLIENTES DESDE SU CASA	INCORPORAR ASESORÍAS EN LINEA, CONSULTAS JURIDICAS POR ZOOM, MEJORAR EL DOMINIO DE LAS NUEVAS APLICACIONES VIRTUALES (AUDIENCIAS POR VIDEOCONFERENCIA)	ESPERAR UN TIEMPO HASTA TOMAR LA MEJOR DESICIÓN	TRATAR DE INGRESAR AL SECTOR PÙBLICO COMO ASESOR JURIDICO	SER ASESOR JURIDICO DE UNA EMPRESA PRIVADA (BANCOS, EMPRESA CONSTRUCTURA, MINERA, BANANERA, PETROLERA)	TRASLADARSE A OTRA CIUDAD, DONDE EXISTA UN MERCADO LABORAL MAS PROMETEDOR PARA EL EJERCICIO DE LA ABOGACÍA	DEDICARSE MEDIO TIEMPO A PRO BONO (SERVICIOS JURIDICOS GRATUITOS); Y EL RESTO DEL TIEMPO A PRESTAR SUS SERVICIOS LEGALES, CON RETRIBUCIÓN ECONOMICA
										X

3.2 Análisis de resultados

De la ficha informativa y las 10 preguntas formuladas, se han seleccionado algunas variables, sobre las cuales se desarrolla un análisis reflexivo, crítico y propositivo, explicando las razones o justificaciones seleccionadas (variables).

Pregunta 1

¿Qué le impulsó a estudiar la Carrera de Derecho?

En la pregunta 1, se plantearon tres variables.

Variable 1 le motivo un fenómeno social: lamentablemente en el Ecuador las personas no gozan de las mismas oportunidades por varios factores entre el más importante el económico, no se puede costear los servicios profesionales de un abogado particular, si ha obtenido una reputación favorable sus honorarios son costosos y no se puede hablar de un sistema de justicia equilibrado, cuando un defensor público realiza un trabajo mediocre por cumplir su horario laboral.

Variable 2 le motivó una experiencia personal: fueron varias experiencias personales que formaron esa convicción de respetar y hacer respetar los derechos de las personas, desde abusos de autoridad de mandos medios hasta escuchar burlas de un operador de justicia.

Variable 3 le inspiró el ideal de justicia: la idea de que esta profesión me va a permitir ayudar a personas que se encuentran en una situación complicada y puedo ser parte de la solución, actuando con una visión humanista, ética, moral y buenos principios, es satisfactorio.

Pregunta 2

¿Por qué asignatura ha tenido mayor preferencia o afinidad?

En la pregunta 2, se plantearon dos variable.

Variable 1 Derecho Penal y Procesal Penal: esta materia esta encargada de acondicionar la conducta del ser humano para evitar el cometimiento de delitos y contravenciones, y en el caso no de cumplir estos parámetros de convivencia, se asumirán las consecuencias que la ley prevé para cada caso tipificado en el Código Orgánico Integral Penal, además, observar, analizar y

verificar que se respete los derechos fundamentales en los procedimientos realizados por parte de las autoridades que forman parte del ámbito penal.

Variable 2 Derecho Administrativo y Tributario, Contratación Pública: es la encargada de regular la Administración pública, en los últimos años se ha podido evidenciar varias falencias en las actuaciones administrativas, han existido varias irregularidades en su proceder, talvez por falta de capacitación del personal o por actuación dolosa de parte del funcionario público, olvidando que esta rama del derecho es la que garantiza los intereses generales del ciudadano y en cuestión de contratación pública reconocer y aplicar los procedimientos que se necesitan para utilizar las herramientas de adquisición, arrendamiento de bienes, ejecución de obras públicas y prestación de servicios incluidos los de consultoría, mediante un contrato en donde una de las partes es la administración pública. A pesar de los controles y filtros que existe dentro de las entidades públicas existen varios actos de corrupción los mismos que deben ser denunciados.

Pregunta 3

¿Por qué asignatura ha tenido menos interés?

En la pregunta 3, se plantearon dos variables.

Varible1 Derecho Civil y Procesal Civil: no me ha llamado la atención lo relativo a vínculos jurídicos entre personas relacionados con bienes, la propiedad, sucesiones, obligaciones y contratos y todo lo referente en su parte procesal, aunque es una rama muy importante dentro de la carrera de Derecho ya que da nociones y conceptos básicos, que son utilizados en casi todas las materias de derecho.

Variable 2 Derecho Internacional Público/Privado: no he logrado congeniar con esta materia, ya que las normas jurídicas que se utilizan generan relaciones internacionales, además de determinar condiciones jurídicas de extranjeros, también determina condiciones jurídicas entre Estados a nivel internacional.

Pregunta 4

¿Cuándo se gradúe de abogado, qué actividad piensa realizar?

En la pregunta 4, se plantearon dos variables.

Variable 1 aspirar a un cargo de elección popular: el interés político nace por las diferentes falencias y contradicciones que se encuentra dentro de la normativa que tiene el Ecuador, desde un cargo como legislador se plantearían consultas de normas a la ciudadanía y profesionales en las diferentes ramas a ser trabajadas, teniendo en cuenta que con personal idóneo y capacitado se puede realizar un aporte importante para el desarrollo de la sociedad, con la creación de leyes justas y necesarias.

Variable 2 se dedicaría a defender de manera gratuita a personas sin recursos: como profesionales del derecho, se tiene la obligación moral y social de colaborar con la sociedad en especial con el sector vulnerable, con el objeto de exigir al Poder Judicial el cumplimiento de principios constitucionales entre ellos la equidad e igualdad para la consecución de la justicia.

Pregunta 5

¿Qué efectos considera que puede causar el covid19, en el ejercicio del derecho?

En la pregunta 5, se plantearon dos variables.

Variable 1 obliga a dar el salto hacia la justicia digital o en línea: es una herramienta que ya se estaba utilizando dentro de determinadas audiencias, de igual forma se está logrando su perfeccionamiento dentro de la justicia ecuatoriana, por consiguiente existe una evolución de la normativa, en este caso la ley reformada de tránsito, permite impugnar las boletas de citación

desde el lugar de residencia del contraventor, sin tener que viajar al lugar donde presuntamente cometió la infracción, permitiendo que la audiencia sea telemática.

Variable 2 innovar en tecnologías virtuales para atender al cliente: con el avance tecnológico hoy en día no es necesario que el cliente visite personalmente al su abogado patrocinador, en el caso de que se necesite la firma de un documento existe ya la firma electrónica totalmente validado por la ley y del consejo de la judicatura, se puede presentar documentación de manera digital ingresándolas de manera electrónica, se pueden presenciar audiencias en las diferentes ramas de derecho de manera telemática mediante plataformas digitales, todo proceso de innovación y actualización puede ocasionar problemas al inicio, talvez por desconocimiento del uso correcto de las herramientas, pero forma parte del futuro.

Pregunta 6

¿Qué habilidades o destrezas considera haber adquirido durante su proceso de aprendizaje en la carrera de derecho?

En la pregunta 6, se plantearon dos variables.

Variable 1 utilizar técnicas de mediación para arreglar los problemas: la función del abogado es buscar las mejores opciones para sus clientes ahorrándoles tiempo y dinero y para esto la Constitución ha permitido crear medios alternativos de solución de conflictos sin recurrir al órgano jurisdiccional, permitiendo de esta manera desfogar de alguna manera la carga procesal que existe en los juzgados del país.

Variable 2 construir argumentos y expresarlos con precisión: ahora que las audiencias son basadas en el principio de la oralidad, el abogado litigante está en la obligación de estudiar el caso y preparar la debida argumentación para la defensa del cliente en audiencia, anticipándose a diferentes escenarios que podrían ocurrir, demostrando su profesionalismo ante cualquier circunstancia, sin tener que improvisar, ya que este sería el último de los recursos.

Pregunta 7

¿Si tuviese la oportunidad de continuar formándose académicamente, elegiría un posgrado en?

En la pregunta 7, se plantea una variable.

Variable 1 contratación pública: es la herramienta más importante del sector público, ya que va a permitir que el país pueda realizar obras relevantes en beneficio de la sociedad, es necesario recalcar que se hace uso de recursos económicos que son generados por los ecuatorianos mediante el cobro de tributos, por lo tanto, dichos gastos deben ser fiscalizados y notificados de manera transparente.

Pregunta 8

¿Si decidiese estudiar una segunda carrera que se complemente con la abogacía, por cual se inclinaría?

En la pregunta 8, se plantea una variable:

Variable 1 ciencias políticas: El Derecho y la Política se encuentran entrelazados, ya que los diferentes poderes del Estados son los encargados de crear la normativa que rige al país, esta conexión permitirá mayores aciertos en las leyes planteadas.

Pregunta 9

¿Qué metodologías considera deberían fortalecerse para un mejor aprendizaje del derecho?

En la pregunta 9, se plantea una variable.

Variable 1 asistencia y acompañamiento desde el primer ciclo, en casos jurídicos reales que patrocinen los abogados de la universidad: el estudiante que inicia sus estudios universitarios, al tener esta oportunidad de poder experimentar, analizar y conocer la realidad de los diferentes casos jurídicos, le permitirá crear una afinidad con la carrera y de no ser así podría cambiar tiempo su profesión, en efecto tendría que presenciar estudio de casos, recopilación de pruebas,

litigación, audiencias, inclusive esta asistencia permitirá crear un perfil para a futuro escoger una rama para la especialización, ya que la teoría jurídica esta distante de la realidad.

Pregunta 10

¿Si decide dedicarse al ejercicio de la abogacía, por qué opción se inclinaría?

En la pregunta 1, se plantea una variable.

Variable 1 dedicarse medio tiempo a pro bono (servicios jurídicos gratuitos); y el resto de tiempo a prestar sus servicios legales, con retribución económica: el pro bono como ayuda social a personas de escasos recursos económico tendría que ser una obligación moral de todos los profesionales en las diferentes carreras, con esta actitud permitirá un aporte con el cambio que plantea los ODS, en búsqueda de la tan anhelada justicia, con un trato de igualdad y equidad, como un aporte generalizado en bienestar de la sociedad. La retribución económica se logrará con las bases cimentadas y la experiencia lograda por la ayuda social brindada en su momento.

3.3 Ficha de vinculación entre asignatura, Objetivo de Desarrollo Sostenible (ods) y sentencia seleccionada.

FICHA DE VINCULACIÓN ENTRE ASIGNATURA, OBJETIVO DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) Y SENTENCIA SELECCIONADA	
DATOS DEL ALUMNO:	
NOMBRES:	César Israel Parra Morocho
ASIGNATURA DE PREFERENCIA:	
MATERIA:	Derecho Penal (Tránsito)
OBJETIVO DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)	
OBJETIVO NRO.	16 Paz, Justicia e Instituciones Sólidas
DERECHOS QUE TUTELA:	Derecho a la Justicia, derecho al debido proceso, derecho a la defensa y la tutela judicial efectiva.
DESCRIPCION DEL ODS Nro. 16 Consulte y transcriba de: (https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/)	Los conflictos, la inseguridad, las instituciones débiles y el acceso limitado a la justicia continúan

	suponiendo una grave amenaza para el desarrollo sostenible. El número de personas que huyen de las guerras, las persecuciones y los conflictos superó los 70 millones en 2018, la cifra más alta registrada por la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) en casi 70 años. En 2019, las Naciones Unidas registraron 357 asesinatos y 30 desapariciones forzadas de defensores de los derechos humanos, periodistas y sindicalistas en 47 países. Por otro lado, los nacimientos de alrededor de uno de cada cuatro niños en todo el mundo con menos de 5 años nunca se registran de manera oficial, lo que les priva de una prueba de identidad legal, que es crucial para la protección de sus derechos y para el acceso a la justicia y a los servicios sociales.
DATOS DE LA SENTENCIA INVESTIGADA:	
ORGANO DE JUSTICIA:	Corte Constitucional del Ecuador
FECHA Y NRO DE SENTENCIA O RESOLUCION	04 de junio de 2019 Sentencia N. 71-14-CN/19

	Se resuelve sobre la constitucionalidad del artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, relativo a la notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por medios electrónicos o tecnológicos siempre que no haya sido posible determinar la identidad del conductor.

DESCRIPCIÓN

1. ANTECEDENTES DEL CASO (haga un resumen del caso, identifique las partes procesales, indique con precisión cual es la controversia materia de resolución)

Resumen del caso: En el Ecuador varios Gobiernos Autónomos Descentralizados han obtenido las competencias en materia de tránsito y han colocado en las vías públicas radares, foto sensores que captan la velocidad de los vehículos en conformidad con la ley y el nivel de accidentabilidad de la zona. El problema radica con la notificación de la boleta de citación ya que se la obtenida mediante dispositivos electrónicos y la sanción es aplicada directamente al propietario del vehículo y no al conductor del mismo. Violando así el derecho a la defensa, el debido proceso, el derecho a la justicia y la tutela judicial efectiva. Los artículos sancionadores se encuentran dentro del Código Orgánico Integral Penal, en la parte de tránsito, pero en ninguno de sus artículos indica que se debe sancionar al propietario del vehículo infractor por exceder el límite de velocidad dentro del rango moderado, por lo que se remite al artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para interpretar el procedimiento a seguir, los usuarios de las vías que han

sido infraccionados en muchos de los casos no son los conductores del vehículo al momento de ser sancionados, se enteran de la decisión al momento realizar el trámite de matriculación anual, sin haber sido notificados por la autoridad de tránsito o notificados de manera extemporánea, dependiendo quien ejerza la competencia en el lugar en controversia siendo estas entidades los Agentes Civiles de Tránsito, Comisión de Tránsito del Ecuador o la Policía Nacional impidiendo ejercer una legítima defensa consagrada en la Constitución de la República del Ecuador.

Partes procesales: Al impugnar en primera instancia el juez a cargo del proceso juicio N° 0014-2013-SP, le da la razón a la autoridad de tránsito, aceptando el cometimiento de la contravención por lo que el señor Manuel Mesías Peralta Yánez sintiéndose vulnerado en sus derechos, mediante su abogada defensora Dra. Cristina Hortencia Cuenca Armijos, apela esta decisión ante la autoridad competente, iniciando un nuevo litigio en la Corte Provincial de Justicia de El Oro como juez ponente el Dr. Lenin Marcelo Gomezcoello Navas en Machala, viernes 4 de abril del 2014, las 16h33. Juicio No. 0014-2013-SP.- Por multas por presuntas infracciones de tránsito impuestas a MANUEL MESIAS PERALTA YANEZ.- VISTOS: Avocamos conocimiento de la presente causa los señores Conjueces Provinciales, Dr. Gomezcoello en su calidad de Presidente Encargado, quien interviene mediante Acción de Personal Nro. 277-1 -CJO-20-.12; Abg. Robert Calero Oleas, quien interviene mediante Acción de Personal No. 2015-CJO2012; y, Dra. María Medina Chalán, Jueza Provincial, quien interviene mediante Acción de Personal Nro. 7863-DNP, de fecha 21 de mayo del 2013.- Este proceso viene por Recurso de Apelación, al amparo del literal m) del numeral 7 del Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador, interpuesto contra el Decreto dictado el 22 de abril del 2013, las 09:18, por el Juez Primero de Garantías Penales de Tránsito de El oro, que afecta al apelante MANUEL MESIAS PERALTA YANEZ, en sus derechos constitucionales instituidos en los Arts. 75, literales l), h), c), b), a) del numeral 7 y numerales 2 y 1 del Art. 76 de la Constitución de la República, por lo que siendo su estado el de resolver.

Controversia: Escuchan a las partes en audiencia y se presume que el Art. 238 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, es parcialmente inconstitucional, suspenden la sustanciación de la causa y se remite en consulta a la Corte Constitucional del Ecuador.

Materia de la resolución: El expediente del proceso que contiene la disposición Declarar la constitucionalidad condicionada del artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo que, esta disposición será constitucional siempre y cuando se interprete integralmente con los parámetros dictados.

2. ARGUMENTOS DEL ORGANO DE JUSTICIA (Transcriba las motivaciones utilizadas por los jueces, para fundamentar su decisión)

Con base en los argumentos propuestos por los Jueces de la Sala Penal de la Corte Provincial de Justicia de El Oro, que sustentaron su duda respecto de la constitucionalidad de la norma consultada, esta Corte Constitucional sistematizará su análisis, a partir del desarrollo del siguiente problema jurídico:

El artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ¿es contrario al derecho al debido proceso, concretamente respecto del derecho a la defensa, previsto en el artículo 76 numeral 7 de la Constitución de la República?

De la lectura de los argumentos de los Jueces de la Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia de El Oro, se desprende que, en lo principal, tienen duda acerca de la compatibilidad entre la disposición jurídica objeto de la presente consulta y el derecho a la defensa, como parte del debido proceso. La razón por la cual los operadores de justicia sustentaron su duda, es porque estiman que la norma consultada establece la imposición de una sanción pecuniaria al propietario de un vehículo como resultado de una infracción de tránsito detectada por medios electrónicos, sin que previamente se permita el ejercicio de su derecho a la defensa.

Para resolver el problema jurídico, este Organismo estima oportuno pronunciarse, inicialmente, sobre el contenido del precepto constitucional que, en criterio de los Jueces consultantes, estaría infringido por el artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante "el Reglamento ").

El debido proceso, conforme lo dispone el artículo 76 del texto constitucional, constituye un derecho de protección aplicable en todo trámite en el que se determinan derechos y obligaciones. Está compuesto por una serie de garantías que buscan que en cualquier tipo de procesos, se respeten

condiciones básicas para evitar actos arbitrarios y lesivos de los derechos e intereses de los intervinientes.

Dentro del debido proceso consta el derecho a la defensa, el mismo que está compuesto por un conjunto de garantías que exigen que si se discute sobre los derechos y obligaciones de una persona, ésta pueda conocer los cargos que pesan en su contra para presentar alegatos y pruebas de descargo en el momento oportuno y en igualdad de condiciones, con el fin de hacer valer sus derechos e intereses. Al respecto, en la sentencia No, 56-11-CN/19, esta Corte expresó:

"Con base en este derecho, las partes procesales pueden aportar y refutar pruebas, presentar alegatos y desvirtuar los presentados por la contraparte, sobre la base del principio de contradicción, en virtud del cual, en todo proceso deben concurrir varios elementos para que exista un equilibrio entre las partes.

Entre las garantías que configuran el derecho a la defensa, la Constitución de la República, en el artículo 76 numeral 7 literal a), precautela su ejercicio en cualquier etapa o grado del procedimiento. Para hacer efectiva esta garantía, es indiscutible que las partes de un proceso deben conocer inequívocamente los cargos o acusaciones que pesan en su contra, por lo que, la notificación es un acto esencial que viabiliza el derecho a la defensa en cualquier procedimiento.

Dicho esto, corresponde analizar el alcance y contenido de la disposición jurídica objeto de la presente consulta. En el párrafo 9 de la presente sentencia, consta transcrito el artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Sin embargo, para comprender adecuadamente el contenido de la norma, es necesario identificar el contexto en el que está contemplada.

En este sentido, la norma consultada se encuentra establecida en el Título IV del Reglamento, relativo al procedimiento de las infracciones de tránsito; capítulo II, que se refiere a las contravenciones, su notificación, sanción e impugnación. En este orden de ideas, a partir de una lectura integral del Reglamento, se aprecia que el artículo anterior al consultado, esto es, el 237, prevé el procedimiento general de notificación de las contravenciones de tránsito; en tanto que, el precepto consultado regula

específicamente la forma de notificación, sanción e impugnación de las infracciones detectadas por medios electrónicos o tecnológicos.

Del texto de la norma objeto de la consulta, se observa que su primer inciso se refiere a la forma en que se aplica la sanción, mientras que el resto de incisos establecen disposiciones sobre la notificación y la impugnación en estos casos. En tal virtud, se desprende que cada una de las prescripciones normativas que componen la disposición jurídica se refieren a un asunto particular pero estrictamente relacionado con las contravenciones de tránsito detectadas por mecanismos tecnológicos.

Los sistemas electrónicos de detección de infracciones de tránsito, son mecanismos previstos en la legislación, con los que cuentan las autoridades para identificar el cometimiento de contravenciones de esta naturaleza, sin que sea necesaria la presencia física de un agente de tránsito. En función de aquello, adecuadamente empleados, estos mecanismos constituyen medios técnicos que pueden coadyuvar en el control de tránsito que le corresponde al Estado en sus distintos niveles de gobierno.

Por la forma en que operan estos sistemas, es claro que tienen matices y particularidades especiales que los diferencian de una detección directa de una contravención de tránsito. No obstante, aquello de ningún modo significa que las autoridades de tránsito que empleen estos mecanismos, estén libres de observar y respetar el debido proceso y en particular el derecho a la defensa.

Indicado aquello, se observa que el primer inciso del artículo en mención, señala lo siguiente:

"En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida. "

Una lectura asistemática y aislada de este primer inciso, llevaría a interpretar que si se verifican los supuestos previstos en la norma, y sin que medie ningún otro condicionante, se aplicará la multa al propietario del vehículo. En efecto, como se lee en el párrafo 12 de este fallo, los operadores de justicia consultantes interpretaron de esta manera el precepto reglamentario y bajo aquella lectura de la norma sustentaron su duda y la consulta sobre su constitucionalidad.

Desde esta perspectiva, si se cometiera una contravención y ésta fuera detectada por un medio tecnológico, siempre que no se haya identificado la identidad del conductor, se impondría automáticamente la sanción económica al propietario del vehículo.

Como consecuencia, esta primera interpretación conllevaría que se determine la responsabilidad del propietario del vehículo, sin que previamente se notifique con la citación y el involucrado pueda conocer el cargo y ejercer su derecho a la defensa, pues la sanción se aplicaría ipso iure, es decir, de manera automática con la sola detección de la contravención.

Por consiguiente, una interpretación en este sentido, que toma en cuenta de forma aislada al primer inciso del artículo 238 del Reglamento, contraviene el derecho al debido proceso en lo relacionado con el derecho a la defensa, pues se impondría una multa sin que previamente el involucrado haya podido conocer e impugnar la acusación.

No obstante, esta Corte Constitucional encuentra que existe otra interpretación del primer inciso del artículo 238 del Reglamento, la misma que será examinada a continuación con el propósito de verificar si ésta es compatible con el texto constitucional, específicamente con la garantía invocada por los consultantes.

Para llevar a cabo esta labor se debe efectuar una lectura contextualizada y sistemática del artículo 238 del Reglamento, pues únicamente así se podrá colegir el sentido integral de la norma y el de cada una de las partes que la componen, a fin de examinar su constitucionalidad.

En el segundo inciso de la norma consultada, se establece que el propietario del vehículo tendrá la obligación de proporcionar una dirección de correo electrónico "...a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos. ". En esta misma línea, el tercer inciso señala que las contravenciones detectadas por los mecanismos antes indicados, "...podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución. En este contexto, la lectura integral del artículo 238 del Reglamento permite vislumbrar que, si no se toma de forma aislada el primer inciso de la norma, sus prescripciones sí establecen la necesidad de notificar con las citaciones a los propietarios de los vehículos antes de imponer la sanción pecuniaria, lo

cual permite que se ejerza el derecho a la defensa a través del conocimiento de la infracción y la posibilidad de impugnarlo. Dicho de otra manera, esta segunda interpretación, que toma en cuenta la integralidad del artículo consultado, muestra que, a primera vista, esta regulación garantiza el derecho a la defensa, pues determina que, previo a la imposición de la sanción económica al propietario del vehículo, la citación será notificada y se permitirá su impugnación, lo cual garantiza que el imputado pueda ejercer su derecho de contradicción. De esta manera, la Corte Constitucional advierte que el artículo 238 del Reglamento posee una interpretación lesiva del derecho antes examinado y otra que es compatible con el texto constitucional. Por tanto, de conformidad con el artículo 76 numeral 5 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, corresponde establecer la interpretación conforme con la Constitución del artículo 238 del Reglamento, lo cual evitará cualquier efecto contrario a la Constitución que pueda ocasionarse si esta norma es interpretada aisladamente, como ocurrió con los Jueces al momento de sustentar su consulta. Aquella consecuencia jurídica no puede ser interpretada como la respuesta automática frente a la concurrencia de los requisitos de la norma. Por el contrario, si se cumplen los dos supuestos de la norma, previamente a la imposición de la multa, se deberá notificar al propietario del vehículo con la citación, la misma que tendrá que contener la información idónea para conocer todos los detalles de la supuesta contravención. De esta manera, la notificación es un requisito esencial que asegura el derecho a la defensa, motivo por el cual, la falta o defectuosa realización de este acto conlleva la afectación del derecho en mención, por lo que las autoridades competentes están en la obligación de adoptar los mecanismos más adecuados para notificar a los propietarios de los vehículos por los medios más efectivos, cuando no han podido identificar al conductor que incurrió en una contravención detectada por un medio tecnológico. En este punto, cabe manifestar que la notificación al propietario del vehículo en estas circunstancias constituye una medida razonable, por cuanto las autoridades de tránsito correspondientes disponen de aquella información, es decir, podrán identificar al dueño del automotor, quien, en ejercicio de su derecho a la defensa, sabrá esclarecer la situación sobre el cometimiento de la infracción.

Para el efecto, el cuarto inciso determina:

"Para efectos de la notificación de contravenciones, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local.

Al respecto, esta Corte considera que ambas disposiciones son compatibles con la Constitución, pues aseguran la notificación de la citación detectada tecnológicamente. No obstante, para garantizar de la manera más efectiva el derecho a la defensa, corresponde insistir que en todos los casos la notificación deberá ser realizada por el medio más eficaz y adecuado, recayendo siempre esta obligación en la autoridad de tránsito competente, por lo que, para cumplir con este deber y así garantizar el derecho de contradicción, se tendrán que implementar los mecanismos que permitan mantener una base de datos adecuada a efectos de la notificación oportuna de las citaciones.

En consecuencia, no puede considerarse que se ha cumplido con la notificación de una citación, por su sola difusión en un portal web, ya que la autoridad de tránsito deberá buscar los medios más eficaces y adecuados para dar a conocer al propietario del vehículo sobre la contravención detectada por un mecanismo tecnológico.

Las notificaciones podrán efectuarse por cualquier medio, incluyendo la vía electrónica; al respecto, será obligación de la autoridad de tránsito notificar por el medio más adecuado en función de cada caso, para lo cual, como lo prevé el enunciado normativo, "...tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada... ".

Es fundamental señalar que la impugnación de las citaciones es el mecanismo idóneo para que los propietarios de los vehículos ejerzan su derecho a la defensa, frente a la notificación de una contravención detectada por un medio tecnológico. Como consecuencia, este Organismo resalta que el término de tres días para su interposición, deberá ser contabilizado desde la notificación, es decir, a partir del momento en el cual la autoridad de tránsito cumplió con su deber de dar a conocer al involucrado el cargo que pesa en su contra.

Por lo tanto, en todos los casos, será la autoridad competente en materia de tránsito la que deba probar cuándo cumplió con el acto de notificación a través del medio más adecuado y eficaz, sin que la notificación pueda considerarse como efectuada por la sola difusión de la citación en una página web.

Esto implica que, si el administrado impugna una citación y el órgano judicial estima que es extemporánea, el juzgador no podrá declararlo así sin antes verificar la fecha en que se produjo la notificación, para lo cual, la autoridad de tránsito estará obligada a probar el momento en que notificó por el medio más adecuado la citación respectiva, pues de ello dependerá si la impugnación se encuentra o no dentro del término de tres días.

Lo contrario, esto es, negar por extemporánea una impugnación sin antes haber verificado la fecha de notificación, conlleva una clara limitación para el ejercicio del derecho a la defensa del propietario del vehículo, puesto que se privaría injustificadamente su posibilidad de refutar el cargo, al contabilizar un término sin tomar en cuenta el momento en que fue notificada adecuadamente.

3. NORMAS JURÌDICAS INVOCADAS POR LOS JUECES, EN RELACIÓN A LOS DERECHOS VIOLENTADOS (transcriba en forma concreta las disposiciones legales, articulado o normas jurídicas relacionadas con los derechos violentados y que han sido citados por los jueces en la sentencia)

Constitución de la República del Ecuador.

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 76 numeral 7 literal. Derecho al debido proceso, Derecho a la defensa y sus garantías básicas.

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 82. Derecho a la seguridad jurídica.

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 424. Supremacía normativa

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 264. Competencias exclusivas para gobiernos municipales numeral 6 Tránsito y transporte terrestre.

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 427. Interpretación literal de las normas constitucionales.

Constitución de la República del Ecuador. Artículo 428. Principio de favorabilidad.

Código Orgánico Integral Penal.

Código Orgánico Integral Penal. Artículo 5. Principios procesales.- El derecho al debido proceso penal

2. Favorabilidad

3. Duda a favor del reo

4. Inocencia

Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.

Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. Artículo 76. Principios y reglas generales numeral 5 Interpretación conforme.

Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. Artículo 142. Procedimiento

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 76.- Principios y reglas generales numeral 5.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 142.- Procedimiento. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 179. Notificación de las citaciones.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Reformada.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo Reformada- Artículo 179.b Notificación de contravenciones por medios tecnológicos.

Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 237.

Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 238.

4. RESOLUCIÓN (Transcriba la parte resolutiva del fallo))

En mérito de lo expuesto, administrando justicia constitucional y por mandato de la Constitución de la República del Ecuador, el Pleno de la Corte Constitucional resuelve:

Declarar la constitucionalidad condicionada del artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo que, esta disposición será constitucional siempre y cuando se interprete integralmente del siguiente modo:

i. Si se detectare una contravención de tránsito mediante una herramienta tecnológica y si no fuera posible determinar la identidad del conductor, la autoridad de tránsito competente estará en la obligación de notificar con la citación al propietario del vehículo, a través de los medios más efectivos y adecuados, con la finalidad que ejerza su derecho a la defensa;

ii. En ningún caso se impondrá la sanción pecuniaria al propietario del vehículo, sin que previamente haya sido notificado con la citación y haya tenido la posibilidad de presentar su impugnación en ejercicio de su derecho a la defensa; y,

iii. El término de tres días para que el propietario del vehículo presente la impugnación, será contado a partir del momento en que se realizó efectivamente la notificación, la cual no se verifica por la sola difusión de la citación en una página web. Los órganos judiciales que conozcan las impugnaciones, únicamente podrán declararlas extemporáneas luego de verificar la fecha de notificación, aspecto que deberá ser demostrado por la autoridad de tránsito, en calidad de organismo obligado de notificar oportuna y efectivamente todas las citaciones.

En cuanto a los efectos en el caso concreto, los Jueces de la Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia de El Oro, deberán, en el ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, interpretar el precepto consultado conforme lo dispuesto en esta sentencia, para resolver el recurso de hecho del cual deviene la presente consulta.

Devuélvase los expedientes a la judicatura consultante.

5. COMENTARIO PERSONAL EXPLICANDO EL VINCULO ENTRE ASIGNATURA, OBJETIVO DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) Y SENTENCIA SELECCIONADA (extensión 420 palabras)

En el Ecuador se ha vuelto recurrente las violaciones de los derechos, aunque están garantizados en la Constitución de la República del Ecuador, en los Tratados y Convenios Internacionales y las personas responsables de tales actos han quedado en la impunidad, gracias al poder económico y político que ejercen sobre los poderes del Estado, se planteó generar autonomía en

sus funciones, pero no se ha logrado el objetivo. Las personas han perdido la fe en la justicia, no utilizan las herramientas que la Constitución brinda a sus mandantes para hacer respetar derechos.

Este proyecto se vincula con el objetivo de desarrollo sostenible número 16 que hace referencia a la Paz, Justicia e Instituciones Sólidas, ya que en el análisis de la sentencia N° 71-14CN/19, se declara una Constitucionalidad condicionada de un reglamento para la aplicación de sanciones en materia de tránsito que tiene como juez ponente al Dr. Hernán Salgado Pesantes, poniendo a los atropellos de la administración pública en contra de los derechos de los ciudadanos, permitiendo acceder de manera óptima a obtener justicia mediante la legitima defensa.

El artículo 238 del RGLOTTTSV, en relación con las notificaciones de las infracciones de tránsito detectadas con dispositivos electrónicos o tecnológicos siempre que no haya sido posible determinar la identidad del conductor la misma se la imponga al propietario del vehículo, automáticamente se transgrede los derechos de estas personas, ya que pueden o no ser los conductores al momento de ser sancionados, inclusive sin haber sido notificados de dicha citación, enterándose al momento de intentar renovar la licencia de conducir o intentar matricular su vehículo.

A pesar de que la Corte Constitucional pronuncia en su sentencia la constitucionalidad condicionada del artículo 238 del RGLOTTTSV, a mi pensar sigue siendo ilegal dicha sanción ya que los artículos, sancionadores del COIP, manifiestan la citación al conductor y no al propietario, adicional el mismo cuerpo legal manifiesta que se debe interpretar de manera literal dichos artículos.

La declaración inconstitucional debía ser lo óptimo para respetar el derecho a la justicia, ya que esto obliga a la administración pública a mejorar sus procedimientos, su normativa, la preparación del cuerpo agentes encargados del tránsito y por ende la tecnología empleada para dichas sanciones, debe ser de última generación que sean capaces de detectar a los conductores de los vehículos mediante bases de datos de identidad de los mismos. La responsabilidad como la inversión es grande, pero al momento de encontrar la proporcionalidad entre normas cual tiene mayor peso, una sanción o los derechos de los ciudadanos.

3.4 Análisis de resultados

En el Ecuador se ha vuelto recurrente las violaciones de los derechos, aunque están garantizados en la Constitución de la República del Ecuador, en los Tratados y Convenios Internacionales y las personas responsables de tales actos han quedado en la impunidad, gracias al poder económico y político que ejercen sobre los poderes del Estado, se planteó generar autonomía en sus funciones, pero no se ha logrado el objetivo. Las personas han perdido la fe en la justicia, no utilizan las herramientas que la Constitución brinda a sus mandantes para hacer respetar derechos.

Este proyecto se vincula con el objetivo de desarrollo sostenible número 16 que hace referencia a la Paz, Justicia e Instituciones Sólidas, ya que en el análisis de la sentencia N° 71-14CN/19, se declara una Constitucionalidad condicionada de un reglamento para la aplicación de sanciones en materia de tránsito que tiene como juez ponente al Dr. Hernán Salgado Pesantes, poniendo a los atropellos de la administración pública en contra de los derechos de los ciudadanos, permitiendo acceder de manera óptima a obtener justicia mediante la legitima defensa.

El artículo 238 del RGLOTTTSV, en relación con las notificaciones de las infracciones de tránsito detectadas con dispositivos electrónicos o tecnológicos siempre que no haya sido posible determinar la identidad del conductor la misma se la imponga al propietario del vehículo, automáticamente se transgrede los derechos de estas personas, ya que pueden o no ser los conductores al momento de ser sancionados, inclusive sin haber sido notificados de dicha citación, enterándose al momento de intentar renovar la licencia de conducir o intentar matricular su vehículo.

A pesar de que la Corte Constitucional pronuncia en su sentencia la constitucionalidad condicionada del artículo 238 del RGLOTTTSV, a mi pensar sigue siendo ilegal dicha sanción ya que los artículos, sancionadores del COIP, manifiestan la citación al conductor y no al propietario,

adicional el mismo cuerpo legal manifiesta que se debe interpretar de manera literal dichos artículos.

La declaración inconstitucional debía ser lo óptimo para respetar el derecho a la justicia, ya que esto obliga a la administración pública a mejorar sus procedimientos, su normativa, la preparación del cuerpo agentes encargados del tránsito y por ende la tecnología empleada para dichas sanciones, debe ser de última generación que sean capaces de detectar a los conductores de los vehículos mediante bases de datos de identidad de los mismos. La responsabilidad como la inversión es grande, pero al momento de encontrar la proporcionalidad entre normas cual tiene mayor peso, una sanción o los derechos de los ciudadanos.

Capítulo cuatro

Discusión

Los elementos para la discusión se formulan a partir de tres premisas: Los cambios puedan provocarse en el nivel académico y profesional con relación al estudio y ejercicio de la asignatura seleccionada, en perspectiva de la Covid19 y sus efectos posteriores; El estado situacional de la política pública nacional para contribuir con el cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible seleccionado; y, el aporte o contribución de la decisión judicial adoptada en la sentencia estudiada, como mecanismo para fortalecer el sistema de justicia y de protección de derechos.

4.1 Tendencias, innovaciones y perspectivas de Derecho Penal - Tránsito en el contexto de la covid19

La rama del Derecho en materia Penal – Tránsito, es importante porque regula el comportamiento del ciudadano referente al uso del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, ya que es un herramienta que se utiliza a diario, como medio de trasporte masivo y en todo momento, para trasladarse de un lugar a otro existiendo varios tipos de acuerdo a su servicio como son el transporte público, comercial, cuenta propia y el particular, por lo que el ciudadano debe conocer la normativa vigente, ya que puede ser víctima o victimario en un incidente de tránsito o para evitar el cometimiento de infracciones de tránsito, las condiciones que debe cumplir y cuál sería la relación entre las partes, la consecuencia que acarrea la inobservancia de la norma y entender por fin, cual es la finalidad de la misma.

Se ha hecho recurrente escuchar justificaciones por parte de la ciudadanía, que cometen contravenciones porque no sabían, porque no son la ciudad, porque no se dieron cuenta, entre otras, respuestas preocupantes, primero se supone que el conductor del vehículo ha obtenido su título habilitante para conducir que es la licencia, segundo ha realizado una capacitación en una escuela de conducción o de forma autónoma, tercero debe rendir un examen teórico, practico,

médico y psicosensométrico en el cual demostrara ser idóneo y conocer lo que la ley manda, permite y prohíbe al hacer uso de las vías del país.

Al conocer y utilizar la Ley se evita abusos por parte de la autoridad, en cualquiera de sus ámbitos y ejercer el derecho a la defensa si fuese él caso. Pero el desconocimiento de las leyes que protegen al ciudadano puede desencadenar en varias violaciones de derechos fundamentales garantizados en la Carta Magna.

La Constitución dentro de su articulado defiende el derecho a la educación y la capacitación de sus ciudadanos, secundado por la LOTTTSV reformada, que promueve el trabajo conjunto por parte de los Ministerio rector de Educación y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para diseñar planes curriculares para las instituciones educativas del país y capacitaciones integrales para conductores profesionales y no profesionales, pero el Estado ha demostrado su incompetencia e ineficiencia frente a esta problemática, ya que estos proyectos de inclusión de la materia de tránsito, en las mallas curriculares vienen dadas desde la anterior ley y no se lo ha realizado de manera correcta. Los entes encargados de control de tránsito como son los Agentes Civiles de Tránsito perteneciente a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, Policías de Tránsito pertenecientes a la Policía Nacional del Ecuador y el cuerpo de Vigilantes de Tránsito de la Comisión de Tránsito del Ecuador, constan de personal capacitado en el control, organización y regulación de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y podrían ser un aporte primordial para la educación y capacitación de los ciudadanos a nivel nacional.

Desde que se declaró estado de excepción en el país por la pandemia COVID-19, el 16 de marzo de 2020, con el propósito de poner un alto a los contagios del virus, uno de los sectores más afectados fueron los de transporte público, comercial y cuenta propia, ya que no pudieron realizar sus actividades económicas con regularidad, causando una gran afectación económica a sus hogares por la falta de ingresos. Pero las estadísticas en siniestros de tránsito del 2020,

presentan una alta tasa de accidentabilidad reportando 16.762 siniestros, 15.801 lesionados y 1.888 muertes representando un 69% en relación con el año 2019 donde existió una siniestralidad de 24.595 accidentes de tránsito, a pesar que existieron varias restricciones de movilidad y estados de excepción intermitentemente durante 10 meses del año 2020. Este comportamiento de la ciudadanía obedece a una falta de conciencia y de educación en normativa, que ocasiona graves consecuencias demostradas durante este tiempo de pandemia.

Se realiza una enérgica crítica hacia el Gobierno Nacional, que prefiere tener personas ignorantes a quienes se las puede sancionar, a tener personas preparada que pueda aportar al desarrollo integral del país.

4.2 Políticas públicas nacionales para cumplir con el objetivo de desarrollo sostenible nro. 16

Los objetivos planteados dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021, están destinados a respetar de manera íntegra, el respeto de los derechos de todos los ciudadanos, amparados en la Constitución de la Republica, y protegerlos de probables abusos por parte de autoridades en ejercicio de la potestad pública, para evitar estos inconvenientes el Estado está en la obligación de realizar análisis trimestrales con sus respectivas conclusiones, recomendaciones y correcciones de ser necesario. La alineación del proyecto con la base jurídica del país es necesaria, ya que busca consolidar las directrices imprescindibles para conseguir el objetivo del Buen Vivir de los ciudadanos, mejorando la calidad de vida, el desarrollo humano, el sustento económico, entre otros.

El primer objetivo es garantizar una vida digna con igualdad de oportunidades para todas las personas, abarca varios ámbitos como el social, económico, cultural y político; que permitirá que se consoliden los derechos individuales y colectivos, esenciales del ser humano. Las oportunidades como parte de la equidad y la igualdad resultan lejanas ya que uno de los problemas sociales más graves que existen en la actualidad es la discriminación, por causas

como etnia, sexo, identidad de género, cultura, religión, nacionalidad, o porque forman parte de ciudadanos con atención prioritaria, el gobierno se ha visto en la necesidad primordial de garantizar los derechos y el buen vivir de todos los ciudadanos, atacando la problemática desde que se generan, identificándolos y ordenándolas según su importancia, con políticas públicas populares creadas para este fin.

A pesar que los objetivos llevan distintas finalidades, políticas y metas, todas se encuentran entrelazadas y no se puede cumplir un objetivo si no existe el cumplimento de otro vinculado, por ejemplo, si no se corrige la discriminación de etnias no se podría afirmar la interculturalidad y plurinacionalidad, revalorizando las identidades diversas, ya que es el objetivo 2 del Plan Nacional de Desarrollo.

El plan hace referencia a varios puntos de controversia, por injusticias cometidas en varios ámbitos de generación de recursos, se habla de una brecha salarial entre hombres y mujeres por realizar el mismo trabajo, el cual es casi inexistente, poco creíble ya que el Ecuador es un estado que garantiza los derechos de igualdad, claramente difundida por el gobierno de turno y socializados por las distintas redes sociales, ya que en caso de darse esta situación se debe denunciar y abolir este tipo de conductas y no ser cómplice del problema.

Se sugiere un sistema de justicia eficiente en gestión penitenciaria que garanticen la rehabilitación y reinserción social, claramente opacada por las matanzas registradas en las cárceles más peligrosas del país, nadie logra entender como personas encerradas entre cuatro paredes, logran ingresar al centro penitenciario armas de fuego de grueso calibre, armas corto punzantes, licores, celulares, laptops, drogas y mujeres, a vista y paciencia de los guías penitenciarios es notorio la corrupción ha logrado su cometido en esta institución sin encontrar una solución al problema, es más a dejando notar la incompetencia del gobierno y su ministerio, el encargado de esta cartera de estado.

El desconocimiento de la ley, la falta de educación de la población, el desinterés por parte del Estado para que su población, adquiera herramientas para resolver este tipo de inconvenientes, ya que al igual que los objetivos los problemas también se encuentran concadenados, por ejemplo: la pobreza en varios casos termina en alcoholismo, drogadicción, delincuencia, analfabetismo, insalubridad, entre otros, sin embargo, no es estrictamente responsabilidad del gobierno central la problemática, debería ser tarea compartida de los gobiernos locales, la empresa privada y la sociedad civil,

El objetivo es garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas, con una política que asegura el acceso a la justicia, seguridad integral, lucha contra la impunidad con metas cuantitativas en reducción de delitos, permitiendo una reparación integral de las victimas con un trato igualitario y no discriminatorio, en concordancia con el ODS N° 16 paz, justicia e Instituciones Sólidas.

El análisis comparado de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, existen similitudes en teoría, ya que en la practica se nota que existe un retroceso en todos los ámbitos social, salud, educación, económico, cultural y político.

La paz se encuentra alterada por una pugna de poderes políticos que dividen a la sociedad ecuatoriana, en etnias, clases sociales y religiones, proponiendo una guerra interna de la sociedad civil en contra del gobierno de turno, a pesar que en temporada de elecciones, estos partidos políticos pactaron una alianza para conseguir el poder desde la presidencia de la república hasta el control de la Asamblea Nacional, ahora no existe tolerancia entre estos actores, por lo tanto al meditar este inconveniente se puede pensar incumplimientos de acuerdos o un mal reparto de los sectores estratégicos del país.

La justicia se ve opacada por varios actos de corrupción que empieza en el poder ejecutivo, continua por el poder legislativo hasta llegar al poder judicial, en donde se involucra la

Fiscalía General del Estado y la Función Judicial. No hay como generalizar el comportamiento de varios de estos funcionarios, pero estos delitos quedan en la impunidad, no existe control en sus actuaciones, la ciudadanía compara la justicia con tener el recurso económico para comprar conciencias y decisiones judiciales.

Este círculo de problemas ha causado que todas estas instituciones se encuentren cuestionadas y bajo la crítica de la ciudadanía, que espera un cambio radical en la forma de realizar sus actividades, cambien el personal operativo y administrativo o a su defecto desaparezcan. Lamentablemente el Ecuador no es aporte para las ODS, desde su gobierno e instituciones, tiene los objetivos, políticas, metas, pero no tiene el personal adecuado, capacitado y necesario, con la voluntad ética y política de realizar la gestión necesaria y generar un cambio positivo en el país.

4.3 Percepciones personales sobre los efectos de la sentencia.

La sentencia que se dicta la Corte Constitucional 71-14CN/19, sobre la constitucionalidad del artículo 238 del RGLOTTTSV, los juzgadores sostienen que:

> Si bien es cierto es una norma que potencia el control y sanción del Estado a conductores que tienen conductas atentatorias, también es una norma que permite sin garantizar y proteger el debido proceso la imposición de penas pecuniarias sin que previamente se cumpla con privilegiar y dar el derecho de defensa del propietario del vehículo, quien generalmente conoce quien es el conductor de su vehículo. (p.3)

La Corte Constitucional da visto bueno a la utilización de foto radares y foto sensores, para controlar y sancionar a los conductores que infringen el límite de velocidad, pero observan que se irrespeta garantías básicas y que la autoridad competente en materia de tránsito actua de manera arbitraria y lesiva en contra de los derechos e intereses de los propietarios de los vehículos involucrados, sin permitirles que puedan refutar y desvirtuar prueba, por falta de

conocimiento de la infracción cometida, la misma que obligatoriamente debe ser notificada y en la práctica no se respeta esta orden dictada en la norma indicada.

La detección e infracciones de tránsito mediante dispositivos electrónicos se encuentran previstos en la legislación, sin que sea necesaria la presencia física de un agente de tránsito y este método coadyuva en el control del tránsito. La sanción pecuniaria al propietario del vehículo, se lo realiza sin tomar en cuenta ningún otro condicionante más que el artículo que se pronuncia en el reglamento, sin respetar el debido proceso y el derecho de ejercer una defensa técnica. Además si existe la notificación, tiene que ser previa a la sanción a través de los medios más efectivos y adecuados y no solamente por la difusión de la citación en una página web, teniendo en consideración que las instituciones que realizan la matriculación de vehículos y la expedición de licencias, solicitan de manera obligatoria datos personales de los ciudadanos, entre los que constan: el domicilio civil, número de teléfono convencional y celular de ser necesario, correo electrónico para posibles notificaciones, permitiendo a la entidad de control obtener y actualizar anualmente una base de datos que le permitirá realizar una notificación oportuna de las citaciones emitidas por estos sistemas electrónicos.

De cierta manera esta decisión tomada por la Corte Constitucional en declarar constitucionalmente condicionada al artículo 238 del RGLOTTTSV, fortalece el sistema de administración de justicia a nivel nacional, en materia de tránsito, con una sentencia que resulta ser de carácter vinculante y definitivo resulta ser inapelable.

A criterio personal sobre la constitucionalidad del artículo en cuestión, se debía haber declarado inconstitucional, ya que se vulnera derechos de una persona que no se le reconoce materialmente en la comisión de una contravención, sin importar si es el conductor o el propietario del vehículo, tendrá la misma sanción pecuniaria con un valor de 120 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, sin existir por lo menos una proporcionalidad en la sanción,

irrespetando garantías y principios constitucionales enmarcados en la Carta Magna. La CRE, (2008) menciona que:

> Las normas constitucionales se interpretarán por el tenor literal que más se ajuste a la Constitución en su integralidad. En caso de duda, se interpretarán en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos y que mejor respete la voluntad del constituyente, y de acuerdo con los principios generales de la interpretación constitucional (Art. 427).

No se toma en cuenta la jerarquía de la Constitución, favoreciendo una ley secundaria manifestada en un reglamento, con la reforma realizada a la LOTTTSV (2021), se intenta suplir este desface entre leyes intentando copiar la decisión constitucional, pero agregando “notificar con la citación al propietario del vehículo, a través de los medios más efectivos y adecuados, **incluidos los medios electrónicos y/o tecnológicos**”, inobservando la decisión de la Corte Constitucional, permitiendo sacar la conclusión de que este sistema de foto radares y fotosensores, más que preventivos son recaudadores.

Conclusiones

Para la realización de este proyecto de investigación, se realizó un estudio de los foto sensores colocados en la ciudad de Cuenca para el control de velocidad en sitios específicos considerados “puntos negros” por su alto nivel de accidentabilidad y mortalidad, cotejando datos proporcionados por la entidad de control del cantón de Cuenca a cargo de la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca, EMOV-EP, datos publicados por la Contraloría General del Estado (en adelante CGE) respecto al proceso de generación, suscripción y ejecución del contrato de alianza estratégica para la detección, registro, notificación y sanción de infracciones de tránsito a través de la implementación y puesta en marcha de un proceso integral con dispositivos tecnológicos periodo comprendido entre el 2 de enero de 2017 y el 31 de julio de 2020 y los datos ingresados en la página oficial de la Agencia Nacional de Tránsito (en adelante ANT).

1.- Se verifica la vulneración de derechos constitucionales al sancionar al propietario del vehículo con el que se comete una contravención de tránsito y no directamente al conductor del mismo, además de que la colocación de estos dispositivos electrónicos son meramente recaudadores y no preventivos, por la forma en la que fue solicitado el servicio y generado el contrato de alianza estratégica, la tipificación con la que se sanciona la contravención es la incorrecta, además la forma de notificar la citación es extemporánea y no contempla los parámetros exigidos en la sentencia que emite la Corte Constitucional 71-14CN/19.

2.- Para realizar el proyecto de implementación de sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos para la detección y notificación de infracciones de tránsito, debía existir un estudio, análisis técnico y el sustento legal previo, para crear la necesidad de este servicio y poder seleccionar un aliado estratégico para alcanzar la disminución de accidentes de tránsito y mortalidad, a través de la detección, registro, notificación y sanción de infracciones de transito mediante la implementación de un proceso integral con dispositivos tecnológicos. Según la

Contraloría no existió un análisis económico y técnico actualizado y tampoco se realizó la certificación de disponibilidad de fondos. La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, (LOSNCP, 2018), menciona que: Presupuesto.- Las entidades previamente a la convocatoria, deberán certificar la disponibilidad presupuestaria y la existencia presente o futura de recursos suficientes para cubrir las obligaciones derivadas de la contratación. (Art. 24), No se ha realizado un estudio de prefactibilidad adecuado y no se han respetado requisitos mínimos establecidos, para garantizar la efectividad y eficiencia del servicio de los radares en los lugares actualmente colocados.

3.- Indica que la notificación es un requisito fundamental dentro de una infracción de tránsito, más aún cuando se sanciona a una persona que probablemente no cometió el acto punible, en esta oportunidad una contravención por exceso de velocidad, la misma que debe realizarla el ente de control, pero en esta oportunidad la realiza el aliado estratégico privado, utilizando el correo denominado fotomultas@emov.gob.ec que no corresponde a la entidad pública, análisis realizado por la CGE que consta en su informe. El Código Orgánico Administrativo, (COA, 2017) se pronuncia sobre el tema: Prohibición de delegación. No pueden ser objeto de delegación: 2. Las competencias que, a su vez se ejerzan por delegación, salvo autorización expresa del órgano titular de la competencia. (Art. 72). Por lo tanto las notificaciones realizadas hasta el momento son ilegales y con corte hasta el año 2020 se realizaron 165,573 citaciones, confirmadas 47.300, rechazadas 70.615, pagadas 44.297 y anuladas 3.361, generando un ingreso económico de 10.839.883,20, de lo cual se ha recaudado 4.265.421 millones de dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, de los cuales la Empresa pública tuvo una participación del 63% y el aliado estratégico una participación del 37% con un total de 1.578.205.77 millones de dólares de los Estados Unidos de América.

Los dispositivos tecnológicos se ubicaron en los siguientes puntos:

Tabla C1

Descripción de la Ubicación de Foto Sensores en el Cantón Cuenca.

Punto No.	Descripción de la ubicación en el Cantón Cuenca	Dispositivo
Punto 1	Av. Américas, sobre calle Cumandá-Sector Hospital del Río (este - oeste)	Fijo
Punto 2	Av. Américas, sobre calle Cumandá-Sector Hospital del Río (este - oeste)	Fijo
Punto 3	Panamericana Norte. Sector Ucubamba (ambos sentidos)	Fijo
Punto 4	Av. Las Américas y Paseo Milchichig. Gasolinera del Chofer (este - oeste)	Móvil
Punto 5	Av. Las Américas y Paseo Milchichig. Gasolinera del Chofer (oeste - este)	Móvil
Punto 6	González Suarez entre Manuel Paredes y Tránsito Amaguaña (sur - norte)	Fijo
Punto 7	Av. Ordoñez Lasso – Diagonal al Hotel Oro Verde (este - oeste)	Fijo
Punto 8	Av. Ordoñez Lasso – Diagonal al Hotel Oro Verde (oeste - este)	Fijo
Punto 9	Av. Ordoñez Lasso – Sector Gasolinera Primax (este - oeste)	Fijo
Punto 10	Av. Ordoñez Lasso – Sector Gasolinera Primax (oeste - este)	Fijo

Nota: Oficio EMOV-EP-GCTT-2018-01710-OF. (2018). Descripción de la ubicación en el Cantón Cuenca. [Tabla]. EMOV-EP. *INFORME__EMOV_opt.pdf.

Según las observaciones que hace la CGE, existió incumplimiento por parte del aliado estratégico en la instalación de foto sensores y el tiempo estimado, puesto que si existe resolución de responsabilidad emitida por la Contraloría General del Estado, además existieron cambios de ubicación sin sustento técnico. La LOSNCP, (2018) menciona: “Terminación Unilateral del Contrato.- La Entidad Contratante podrá declarar terminada anticipada y unilateralmente los contratos a que se refiere esta Ley, en los siguientes casos: 1. Por incumplimiento del contratista” (Art. 94). Los incumplimientos por parte del aliado estratégico, hubiese permitido una terminación unilateral del contrato, ya que el objetivo por parte de la entidad contratante de reducir la accidentabilidad y la mortalidad en las vías del cantón se vea reducido por el irrespeto de las cláusulas del contrato. Del mismo modo la CRE, (2008) denota:

> Corresponderá a la Procuradora o Procurador General del Estado, además de las otras funciones que determine la ley: 4. Controlar con sujeción a la ley los actos y contratos que suscriban los organismos y entidades del sector público. (Art. 237).

En el análisis realizado entre siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos a nivel nacional, se toma en cuenta como referencia el año 2019, pero este dato no es del todo efectivo ya que, en el año 2020, empezaron las restricciones vehiculares y los estados de excepción por la pandemia COVID19, que duró aproximadamente nueve meses, relativamente el nivel de accidentabilidad y mortalidad fue alta. En el año 2021 se mantuvieron algunas restricciones a nivel vehicular, pero menos rigurosa que en al año 2020, registrándose un aumento porcentual elevado en referencia con al año anterior.

Tabla C2

Principales Variables Investigadas en Ecuador

Principales variables investigadas en Ecuador	2019	2020	2021
Siniestros de Tránsito	24.595	16.972	19.337
Lesionados	19.999	13.099	15.801
Fallecidos	2180	1.591	1.888

Nota: Tabla de información comparativa a nivel nacional.

En la ciudad de Cuenca, el análisis de accidentabilidad y mortandad, ha tenido una disminución sustancial respecto al año 2019, aunque se mantiene el factor de la pandemia COVID19 y sus restricciones de movilidad.

Tabla C3

Principales Variables Investigadas en el cantón Cuenca

Principales variables investigadas en Cuenca	2019	2020	2021
Siniestros de Tránsito	1024	657	564
Lesionados	826	516	440
Fallecidos	53	46	60

Nota: Tabla de información comparativa cantón Cuenca.

Hay que recordar que el cantón Cuenca, obtuvo las competencias de tránsito, de acuerdo a lo estipulado en la CRE, (2008) indicando que: “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal” (Art. 264). En el año 2012 mediante resolución 006-CNC-2012, publicada en el Registro Oficial 712, el Consejo Nacional de Competencias transfirió la competencia de tránsito a los Gobiernos Autónomos Descentralizado y metropolitanos del país. Mediante ordenanza se creó en el año 2010 la Empresa Pública Municipal, Tránsito y Transporte de Cuenca EMOV-EP y el año 2012 se le ratifica la delegación de la competencia para la regulación y control de tránsito trasporte y la seguridad vial en el cantón Cuenca, mediante los agentes Civiles de Tránsito que son servidores públicos especializados para realizar el control del tránsito en su jurisdicción. Procedimientos realizados por los Agentes Civiles de Tránsito.

Tabla C4

Principales Variables Investigadas en el cantón Cuenca Procedimientos Realizados por los Agentes Civiles de Tránsito de la EMOV-EP

Principales variables investigadas en Cuenca procedimientos realizados por los Agentes Civiles de Tránsito de la EMOV-EP	**2019**	**2020**	**2021**
Siniestros de Tránsito	771	444	333
Lesionados	758	448	346
Fallecidos	43	37	33

Nota: Tabla de información comparativa de procedimientos A.C.T.

El control realizado por los Agentes Civiles de Tránsito ha resultado efectivo y eficiente de acuerdo a los datos recopilados del sistema de la ANT, aunque se mantiene el factor pandemia COVID19, el control que existe es personal, quiere decir que la autoridad de tránsito, observó la contravención, ha obtenido prueba y ha reconocido al contraventor solicitando documentación, la licencia de conducir y matricula del vehículo y ha realizado la citación por la contravención correspondiente y tipificado en él COIP. Los datos que se ingresan a continuación son obtenidos de la base de datos de la EMOV-EP, mediante solicitud.

Tabla C5

Siniestros Ocurridos en el cantón Cuenca, Estadística.

	SINIESTROS						
PUNTOS RADAR FIJO	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**TOTAL**
AV. GONZÁLEZ SUAREZ Y CALLE TRÁNSITO AMAGUAÑA.	6	2	3	1		1	13
AV. LAS AMÉRICAS SECTOR HOSPITAL DEL RÍO	4	6	3	1	3	1	18
AV. ORDOÑEZ LASSO SECTOR GASOLINERA PRIMAX		9	6	6	2	1	24

AV. ORDOÑEZ LASSO SECTOR HOTEL ORO VERDE	3	4	3		1		11
PANAMERICANA NORTE SECTOR UCUBAMBA	5	4	6	2	1		18
RICARDO DURÁN Y LUIS GODÍN	6	11	9	7		2	35
TOTAL	**24**	**36**	**30**	**17**	**7**	**5**	**119**

Nota: Empresa Pública Municipal, Tránsito y Transporte de Cuenca EMOV-EP. (2021). Reporte de Siniestros. [Tabla]. EMOV-EP.

En los incidentes de tránsito ocurridos en los puntos de los foto sensores, se puede notar una mínima disminución de accidentes de tránsito en el año 2020, pese a que existieron restricciones por la pandemia COVID19, y en el año 2021 el corte se encuentra hasta el mes de abril; llama a la reflexión si esta herramienta tecnológica está cumpliendo su objetivo de reducir accidentes y muertes en las vías del cantón o simplemente se encuentra recaudando dinero mediante la imposición arbitraria de multas. Se demuestra la necesidad de un nuevo estudio técnico y estadístico, con cifras reales y otros métodos de control de velocidad que se encuentren ajustados a la decisión de la Corte Constitucional respecto a la notificación.

Tabla C6

Incidentes ocurridos en el cantón Cuenca, Estadísticas.

INCIDENTES						
PUNTOS RADAR FIJO	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
AV. GONZÁLEZ SUAREZ Y CALLE TRÁNSITO AMAGUAÑA.	7	10	10	8	4	39
AV. LAS AMÉRICAS SECTOR HOSPITAL DEL RÍO	7	9	12	6	6	40
AV. ORDOÑEZ LASSO SECTOR GASOLINERA PRIMAX	9	5	13	6	6	39
AV. ORDOÑEZ LASSO SECTOR HOTEL ORO VERDE	8	18	21	9	7	63
PANAMERICANA NORTE SECTOR UCUBAMBA	6	6	9	1	4	26
RICARDO DURÁN Y LUIS GODÍN	8	21	27	3	4	63
TOTAL	**45**	**69**	**92**	**33**	**31**	**270**

Nota: Empresa Pública Municipal, Tránsito y Transporte de Cuenca EMOV-EP. (2021). Reporte de Siniestros. [Tabla]. EMOV-EP.

4.- Se concluye que la tipificación con el cual se sanciona le contravención de tránsito no es el adecuado, siendo esta el artículo del COIP, (2014) que menciona:

> Contravenciones de tránsito de cuarta clase.- Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir: 1. La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías. (Art. 389)

Sin ser el articulo tipificado para este tipo de contravenciones, ya que existen dos que artículos que se adecuan a esta conducta el artículo 386 numeral 3 sancionado por exceder el límite de velocidad fuera del rango moderado y el artículo 389 numeral 6 que sanciona por

exceder el límite de velocidad dentro del rango moderado, violando el artículo 13 del mismo cuerpo legal que específica la forma de interpretación de las normas del COIP.

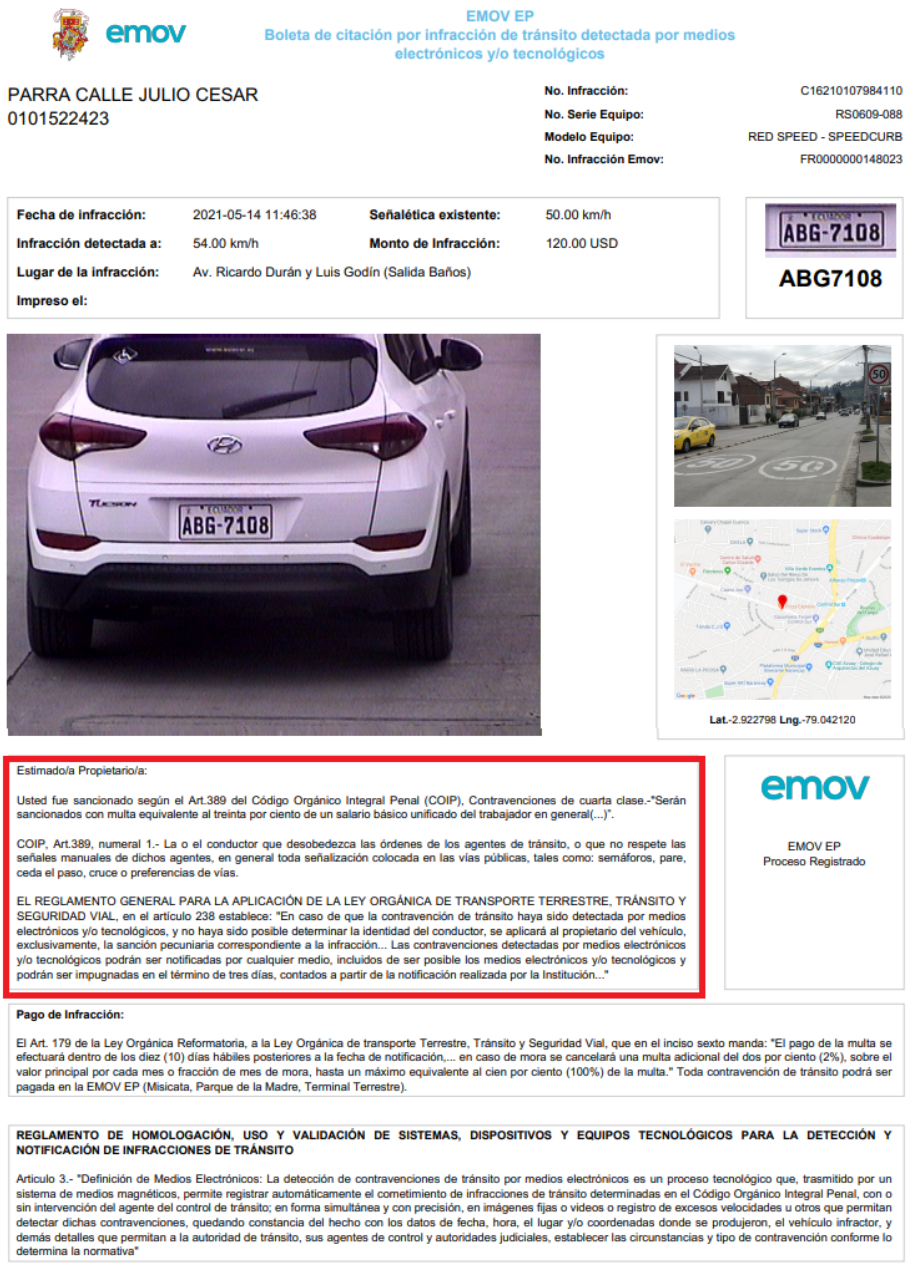
El transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se encuentra normado en la LOTTTSV reformada, en el reglamento de la LOTTTSV, pero el COIP es el que tipifica las infracciones, las penas y los procedimientos, cabe destacar que las acciones u omisiones contenidas en otras normas carecerán de validez jurídica, por lo tanto dentro de este cuerpo legal, indica que las contravenciones de tránsito referentes a exceso de velocidad dentro y fuera del rango moderado, se sancionará al conductor del vehículo y no al propietario del mismo. Al contrario la LOTTTSV reformada presenta una nueva disposición, menciona que en el caso de no poder identificar al conductor del vehículo se notificado con la sanción al propietario del vehículo, teniendo un soporte en una ley secundaria como es el reglamento general para la aplicación a la LOTTTSV, que indica que en el caso de no poder determinar la identidad del conductor, la autoridad de tránsito notificara al propietario del vehículo por los medios más efectivos y adecuados, incluyendo medios electrónicos y tecnológicos. Ninguna materia relacionada al Derecho puede inobservar la Constitución, sus principios y garantías, en el caso de incumplimiento de este mandato el responsable será sometido a sanciones administrativas, civiles o penales dependiendo del grado y posición de participación.

La Constitución y los Tratados y Convenios Internacionales son de aplicación inmediata y directa, relacionadas con los Derechos Humanos y sancionar a una persona sin conocer su identidad y no permitirle defenderse, es inconstitucional por lo que se llega a la conclusión definitiva de eliminar el control de velocidad con foto radares y foto sensores, buscando medios y actuaciones más ajustadas a la Constitución, a la realidad de los entes de control, a la evolución del derecho y la realidad de la sociedad.

Ejemplo y análisis de una contravención de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos y notificada por la sola difusión de la citación en una página web.

Ilustración D1

Boleta de citación por infracción de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos.



EMOV EP
Boleta de citación por infracción de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos

PARRA CALLE JULIO CESAR
0101522423

No. Infracción: C16210107984110
No. Serie Equipo: RS0609-088
Modelo Equipo: RED SPEED - SPEEDCURB
No. Infracción Emov: FR0000000148023

Fecha de infracción: 2021-05-14 11:46:38 **Señalética existente:** 50.00 km/h
Infracción detectada a: 54.00 km/h **Monto de Infracción:** 120.00 USD
Lugar de la infracción: Av. Ricardo Durán y Luis Godín (Salida Baños)
Impreso el:

ABG-7108
ABG7108

Lat.-2.922798 Lng.-79.042120

Estimado/a Propietario/a:

Usted fue sancionado según el Art.389 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), Contravenciones de cuarta clase.-"Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general(...)".

COIP, Art.389, numeral 1.- La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencias de vías.

EL REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, en el artículo 238 establece: "En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción... Las contravenciones detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución..."

EMOV EP
Proceso Registrado

Pago de Infracción:

El Art. 179 de la Ley Orgánica Reformatoria, a la Ley Orgánica de transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que en el inciso sexto manda: "El pago de la multa se efectuará dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a la fecha de notificación,... en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal por cada mes o fracción de mes de mora, hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa." Toda contravención de tránsito podrá ser pagada en la EMOV EP (Misicata, Parque de la Madre, Terminal Terrestre).

REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Articulo 3.- "Definición de Medios Electrónicos: La detección de contravenciones de tránsito por medios electrónicos es un proceso tecnológico que, trasmitido por un sistema de medios magnéticos, permite registrar automáticamente el cometimiento de infracciones de tránsito determinadas en el Código Orgánico Integral Penal, con o sin intervención del agente del control de tránsito; en forma simultánea y con precisión, en imágenes fijas o videos o registro de excesos velocidades u otros que permitan detectar dichas contravenciones, quedando constancia del hecho con los datos de fecha, hora, el lugar y/o coordenadas donde se produjeron, el vehículo infractor, y demás detalles que permitan a la autoridad de tránsito, sus agentes de control y autoridades judiciales, establecer las circunstancias y tipo de contravención conforme lo determina la normativa"

Nota: Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca. (2021). Boleta de citación por infracción de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos. EMOV-EP. https://www.ses-violations.com/pdf_violation_2019/pdf_violation_2019.php

La citación se la realiza el 14 de mayo a las 11:46 en la Av. Ricardo Duran y Luis Godin, la foto que captura al vehículo en la infracción, no se encuentra con metadatos que certifique longitud, latitud, fecha, hora y lo que es peor no existe señalética vertical y horizontal, en el lugar que se sanciona, que justifique dicha infracción y el exceso de velocidad. La tipificación es la incorrecta, se cita el artículo 389 numeral 1 del COIP, que manifiesta desobediencia a los Agentes de control o señalización colocada en las vías públicas, pero los dispositivos electrónicos colocados son específicamente para detectar el exceso de velocidad, se viola la seguridad jurídica, el debido proceso, tutela efectiva de derechos. En la fotografía no se distingue al conductor del vehículo, pero se sanciona al propietario del vehículo a pesar que el vehículo es matriculado en el cantón y los generales de ley, incluyendo el domicilio civil del ciudadano afectado, constan en la base de datos de la empresa mencionada y la sentencia vinculante de la Corte Constitucional indica que debe ser notificado por los medios más adecuados y efectivos, lo cual no ocurre como se puede apreciar.

Ilustración D2

Historial de Notificaciones y Razón.

Notificación por llamada de voz:

Estimado propietario del vehículo con placa ABG7108, la EMOV le notifica que usted ha cometido una infracción de tránsito por irrespeto a la señalización de límites de velocidad existente en la vía pública. Para mayor información ingrese en www.emov.gob.ec/. Recuerde, respetar los límites de velocidad, UN DETALLE QUE SALVA, a ti y a los que amas.

Detalle de las notificaciones		
Fecha	**Número Telefónico**	**Acción**
2021-05-19 12:57:35	072815740	Llamada no contestada
2021-05-19 19:59:35	072815740	Llamada contestada

Notificación por correo electrónico:

Estimado usuario/a, EMOV EP le notifica que ha cometido una infracción de tránsito por irrespeto a la señalización de límites de velocidad existente en la vía pública el día 2021-05-14 11:46:38, en el lugar: Av. Ricardo Durán y Luis Godín (Salida Baños) (Automóvil con placa ABG7108) Para mayor información como visualizar la fotografía y la citación respectiva, ingrese a la siguiente dirección: www.emov.gob.ec Atentamente EMOV EP

Detalle de las notificaciones		
Fecha	**Correo Electrónico**	**Acción**
2021-06-09 11:50:44	juliocesarparracalle@gmail.com	Email enviado / Email recibido

Nota: Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca. (2021). Boleta de citación por infracción de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos. EMOV-EP. https://www.ses-violations.com/pdf_violation_2019/pdf_violation_2019.php

5.- Como punto a tratar se concluye que la forma en la que se notifica es inadecuada y totalmente ilegal, como consta en el documento se realizan notificaciones por mensajes de texto SMS, por llamada de voz, en la cual no importa si es o no contestada por el presunto infractor, un familiar o el servicio de contestador domiciliario. Además, se realiza notificación por correo electrónico, sin tomar en cuenta si todos los usuarios o propietarios de vehículos tienen acceso a internet o están pendientes de manera continua a sus correos electrónicos. Si existiese el caso de que se logró notificar al propietario de un vehículo, por llamada telefónica, mensajes de texto, correo electrónico, dentro de los tres días que dicta la ley y aparentemente se le permite ejercer su derecho a la defensa, pero para hacer uso de este derecho constitucional necesitara gastar en viáticos, contratar un abogado y nadie le garantiza que el juzgador falle a favor del impugnante, por lo tanto el tiempo invertido y el perjuicio económico corre a cuenta de una vulneración de derechos.

Recomendaciones

Como primer punto se recomienda realizar una restructuración de normas que acaten lo que manda, permite y prohíbe la Constitución de la República del Ecuador, que es la máxima expresión de los derechos del mandante, ya que materia de transito existe el Código Orgánico Integral Penal (2014), que en su articulado manifiesta que se considerará exclusivamente como infracciones penales las tipificadas en este Código, además la parte procedimental y procesal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Reformada que tiene por objeto la organización, planificación y control en materia de tránsito, protegiendo la integridad de las personas, bienes que se trasportan por las vías estatales y contribuyendo el desarrollo socio económico del país. El reglamento General a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el actual se mantiene vigente, pero la nueva ley da un plazo de ciento ochenta días contados a partir de la publicación de la ley reformatoria, en el Registro Oficial, para emitir los reglamentos que contengan especificaciones técnicas y operacionales del transporte terrestre, en coordinación con las entidades competentes en la materia. Conseguir armonía entre las normas citadas evitando contradicciones en materia de tránsito.

Segundo punto de recomendación se dicta que la legislación ecuatoriana toma como referencia otras legislaciones, porque no utilizar leyes de países desarrollados y acoplarlos a la realidad del Ecuador, pero los legisladores electos por voto popular, sin generalizar lucen su

incompetencia y desconocimiento del Derecho, por consiguiente, es preferible gestionar su bienestar económico, que el desarrollo social, recordando que alrededor del tránsito se generan tributos internos importantes. La referencia de legislaciones Internacionales debe tutelar y garantizar derechos. En varios Estados de los Estados Unidos de Norteamérica, se eliminaron los foto radares y foto sensores, por violar el derecho a la defensa del propietario del vehículo, ya que no existía forma de reconocer la identidad del conductor.

Se recomendación como tercer punto observar al continente Europeo que ha demostrado una gran evolución en la protección de derechos y en materia de tránsito no es la excepción, presentan en sus vías de mayor riesgo de accidentabilidad, radares de velocidad con un triple enfoque que toman fotografías de las placas del vehículo anterior y posterior con su respectiva señal de tránsito y la tercera fotografía se enfoca en el conductor y haciendo uso de una base de datos, se verifica la identidad del conductor cotejando su identificación facial y se le notifica inmediatamente al propietario del vehículo. En caso de no coincidir la identificación, se le da un plazo de 15 días al propietario para que de manera juramentada manifieste quien se encontraba a cargo de la conducción del vehículo cuando se cometió la infracción y lo que continua es la citación al responsable de la contravención, lo cual no impide que el propietario del vehículo se haga responsable de la sanción sin hacer uso de su derecho a la defensa. Se recomienda mejorar la tecnología en los Entes de Control de Tránsito, que utilizan para sancionar y notificar las citaciones a los contraventores y en el caso de no poder costear los gastos de compra, instalación, funcionamiento y mantenimiento, dar uso correcto y adecuado a las herramientas tecnológicas que mantienen al momento, de manera que sea concordante con la normativa constitucional.

Se recomienda como cuarto punto, realizar un nuevo análisis técnico - científico de la accidentabilidad y mortalidad en accidentes de tránsito en el cantón Cuenca, para proponer

nuevos puntos de control, horario de funcionamiento de los radares, planes estratégicos, que permitan conseguir el objetivo planteado por el ente rector en materia de tránsito.

La sanción económica al propietario del vehículo es un hecho, pero el operador de justicia ha pautado parámetros, que debe corregir la administración pública para cumplir con los principios que son de obligatorios y son amparados en la Constitución, es inconcebible analizar los resultados del informe que emite la CGE, acerca de las inconsistencias que se dan entre la Institución Pública de control de Tránsito del cantón Cuenca y el aliado estratégico, con corte desde el 1 de abril de 2019 hasta el 31 de julio de 2020, se realizan 165.573 citaciones de las cuales solo 47.300 son confirmadas, 70.615 son rechazadas, 44.297 son pagadas y 3.361 son anuladas, provocando un perjuicio al gobierno local de 6.574.462.2 millones de dólares de Estados Unidos de Norteamérica, sin existir responsables por esta falta de eficiencia y efectividad. Se recomienda buscar otras formas de controlar el exceso de velocidad en las vías de control, sabiendo que dicha Institución consta dentro de su inventario con radares móviles y que su planta de Agentes Civiles de Tránsito labora 24 horas, 7 días a la semana, en turnos rotativos, lo que permitirá a la autoridad de tránsito, observar la contravención, obtener prueba en el lugar de los hechos de manera flagrante y notificar en persona al conductor del vehículo.

Es importante recomendar como quinto punto que se revise la tipificación de la sanción, ya que es argumento suficiente para impugnar dicha citación, sin que la autoridad de tránsito pueda defender el procedimiento, al igual que la notificación ilegal y extemporánea, ya que este mal procedimiento permite que el operador de justicia, inclusive sin convocar a audiencia única de juicio en procedimiento expedito, en el proceso 01U03202103444, la Unidad Judicial Especializada de Tránsito con Sede en el Cantón Cuenca (2021), dicta la siguiente sentencia (extracto):

> De lo antes expuesto y atenta a la boleta de citación que adjunta el compareciente se desprende que la EMOV EP no ha notificado de manera oportuna y eficaz con la

citación emitida en su contra, tal como lo exige la sentencia de la Corte Constitucional, soslayando el contenido del artículo 238 del Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el que consta la forma de notificación con las contravenciones: el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local. Por lo tanto, en cumplimiento de la obligación constante en el artículo 130 numeral 1 del Código Orgánico de la Función Judicial, pero sobre todo considerando que existe vulneración del derecho a la defensa y el debido proceso consagrado en los artículos 75 y 76 numeral 7 letras a) y b) de la Constitución de la República se dispone el ARCHIVO de la causa; disponiendo se notifique a la EMOV EP a fin de que se abstengan de ejecutar la boleta de citación No. C16210107984110, pues su accionar de falta de notificación formal y legal que atenta contra principios constitucionales y legales antes señalados es insubsanable por los motivos expuestos. Téngase en cuenta la autorización de patrocinio y domicilios judiciales señalados para notificaciones.- CÚMPLASE Y NOTIFÍQUESE.-

Se hace un llamado a las autoridades nacionales como son: Los legisladores para crear leyes que sean favorables al ciudadano y que sean concordantes entre si; La Contraloría General del Estado, realizar un análisis de todos los contratos realizados para controlar el exceso de velocidad en las vías del país y emitir su respectivo informe con la celeridad del caso; el Procurador General del Estado, tomar acciones referente a los contratos que tengan inconsistencias e irregularidades y la Fiscalía General del Estado para que realice las investigaciones necesarias para determinar una acusación o emitir un dictamen abstentivo de los posibles responsables de actos dolosos cometidos desde la Administración Pública.

Referencias

Agencia Nacional de Tránsito. (2021). *Estadísticas de Siniestros de Tránsito*. ANT. Gob.ec. https://bit.ly/3ON2K1I

Asamblea Constituyente. (2008, 07 de agosto). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. *Registro Oficial Suplemento 398.* https://bit.ly/3OYHiXo DEROGADA.

Asamblea Constituyente. (2018, 21 de agosto). Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. *Registro Oficial 395.* https://bit.ly/3y3WLPL

Asamblea Nacional. (2009, 22 de octubre) Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. *Registro Oficial 52*. https://bit.ly/3FhlGRH

Asamblea Nacional. (2014, 10 de febrero). Código Orgánico Integral Penal. *Registro Oficial Suplemento 180*. https://bit.ly/3ksH0K8

Asamblea Nacional Republica del Ecuador. (2017, 07 de julio). Código Orgánico Administrativo. *Registro Oficial 31.* https://bit.ly/3vu34uc

Asamblea Nacional. (2021, 10 de agosto). Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. *Registro Oficial N° 512*. https://bit.ly/3vv8ULR

Blacio, G. (2018). *Derecho Constitucional Ecuatoriano.* Corporación de Estudios y Publicaciones (CEP)

Blacio, G. (2019). *Derecho Constitucional Guía Didáctica.* EDILOJA Cía. Ltda. Guía didáctica.pdf

Blacio, G., Celi, I., y Quizhpe, Olger. (2019). *Apuntes de Derecho Constitucional Ecuatoriano (1° ed.).* Corporación de Estudios y Publicaciones (CEP)

Cabanellas, Alcalá-Zamora y Castillo, G. (1979). Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. buenos Aires República de Argentina: Heliasta S.R.L

Carrillo, M. (2016). *Las Contravenciones de Tránsito por Foto Radar y el Derecho a la Defensa*. [Tesis previo a la obtención de título de Abogado, Universidad Técnica de Ambato]. Repositorio Institucional RIUTA. https://bit.ly/3kqwYZV

Celi, I. (2019). *Derecho Procesal Constitucional Guía Didáctica.* EDILOJA Cía. Ltda. Procesal constitucional Guía didáctica.pdf

Comisión Legislativa y Fiscalización. (2009, 09 de marzo). Código Orgánico de la Función Judicial. *Registro Oficial 544.* https://bit.ly/3vXbjhx

Consejo de la Judicatura. (23 de noviembre de 2021). Causas. Función Judicial. https://bit.ly/3vtO8fx

Consejo Nacional de Panificación. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 Toda una Vida.* https://bit.ly/3OOdaO5

Constitución de la República de Ecuador [Const.]. *Artículo 75, 76, 82, 264, 264, 427, 428.* [Título II, IV]. Registro Oficial 449 de 20 de octubre de 2008 (Ecuador). https://bit.ly/3KDrKVG

Contraloría General del Estado dirección provincial de Azuay. (2021). Examen Especial al proceso de generación, suscripción y ejecución del contrato de alianza estratégica para la detección, registro, notificación y sanción de infracciones de tránsito a través de la implementación y puesta en marcha de un proceso integral con dispositivos tecnológicos,

dentro del cantón cuenca,, por el período comprendido entre el 2 de enero de 2017 y el 31 de julio de 2020 INFORME__EMOV_opt.pdf

Corte Constitucional del Ecuador. (22 de abril de 2014). *Oficio recepción CC-Oficio recepción CC 0071-14-CN.pdf.* https://bit.ly/3vTEstY

Corte Constitucional del Ecuador. (22 de abril de 2014). *Certificación – Certificación 0071-14CN.pdf*. https://bit.ly/3728pj7

Corte Constitucional del Ecuador. (22 de abril de 2014). *Consulta – Consulta 0071-14-CN.pdf*. https://bit.ly/3MGI3SV

Corte Constitucional del Ecuador. (04 de julio de 2014). *Auto Admisión – 0071-14-CN-auto.pdf*. https://bit.ly/3Kw14Gd

Corte Constitucional del Ecuador. (03 de junio de 2019). *Avoco para el pleno – 0071-14-CN-prov.pdf*. https://bit.ly/39uswHx

Corte Constitucional del Ecuador. (14 de junio de 2019). *Sentencia – 71-14-CN-19-sen.pdf*. https://bit.ly/3vWuubi

Corte Constitucional del Ecuador. (07 de mayo de 2019). *Sentencia – 0056-11-CN-sen.pdf*. https://bit.ly/3y9Tej7

González, J. (2018). *Derecho Penal II Texto-Guía.* EDILOJA Cía. Ltda. GUIA DERECHO PENAL.pdf

EMOV-EP. (14 de mayo de 2021). *Boleta de citación de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos.* https://bit.ly/3kqxGX5

López, D. (2006). *Interpretación Constitucional (2da ed.)*. Unibiblos. Procesal Interpretación Constitucional 8.pdf

Merchán, P. Vazquez, D. (2021). *Vulneración de derechos constitucionales, provenientes de las sanciones por foto sensores, de la Empresa Municipal del Gobierno Autónomo*

Descentralizado de Cuenca, EMOV EP. [Tesis de maestría, Universidad Católica de Cuenca]. Repositorio Institucional RIUCC. https://bit.ly/3F9QIL1

Moreno, F. (2016). *El Tránsito y la Seguridad Vial Tomo I (1°ed.).* Editorial Universitaria Católica (EDÚNICA)

Moreno, F. (2016). *El Tránsito y la Seguridad Vial Tomo II (1°ed.).* Editorial Universitaria Católica (EDÚNICA)

New Jersey Motor Vehicle Commission. (2021). *Manual del Conductor de Nueva Jersey 2021*. NJMVC.gov. Recuperado el 22 de diciembre de 2021 file:///C:/Users/SISTEMAS/Downloads/drivermanuals.pdf

Organización de las Naciones Unidas. (25 de septiembre de 2005). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/

Organización de las Naciones Unidas, ONU. (22 de julio de 2015). *Memoria del Secretario General sobre la labor de la Organización.* https://undocs.org/es/A/70/1

Paccha, C. (2020). *Derecho Procesal Penal I Guía Didáctica*. EDILOJA Cía. Ltda. Guia didactica Procesal Penal.pdf

Pérez, D. (15 de febrero de 2017). *Pluralidad de Leyes en materia de Tránsito*. DerechoEcuador.com. Recuperado el 24 de diciembre de 2021. https://bit.ly/3s3hDms

Presidente Constitucional de la República. (2009, 12 de mayo). Reglamento a la ley Orgánica Sistema Nacional Contratación Pública. *Registro Oficial 588.* https://bit.ly/3LwxYIb

Presidente Constitucional de la República. (2012, 25 de junio). Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. *Registro Oficial Suplemento 731*. https://bit.ly/3vrHB5c

Red de Periodistas por el Desarrollo Sostenible. (04 de marzo de 2020). *¿Cuál es la Importancia de los ODS?.* CECODES. Recuperado el 25 de diciembre de 2021 de https://bit.ly/39tllzo

Sittycia. (24 de septiembre de 2018). *Top 5 de casos de éxito de seguridad vial en el mundo*. https://bit.ly/3y3XLmZ

Unidad Judicial Especializada de Tránsito con sede en el Cantón Cuenca. (23 de noviembre de 2021). *Archivo de Causa – 01U032022103444.* https://bit.ly/3vtO8fx

Vaca, C. (2019). *Fundamentos de la Contratación Pública. (2da ed.).* Corporación de Estudios y Publicaciones (CEP). FUNDAMENTOS DE LA CONTRATACION - Dr Cristobal Vaca Nunez.pdf. *TOMO I.* Ediciones Legales EDLE S.A. D. Procesal Penal Ecuatoriano TOMO 1.pdf

Vaca, R. (2015). *Derecho Procesal Penal Ecuatoriano según el Código Orgánico Integral Penal TOMO II.* Ediciones Legales EDLE S.A. D. Procesal Penal Ecuatoriano TOMO 2.pdf

VERMIN-CLUB. (2021). *Límites de velocidad, leyes y multas de Nueva Jersey*. es.vermin-club.org. Recuperado el 22 de diciembre de 2021 https://bit.ly/3vuw9Wk

Apéndice

Apéndice A.

Tabla A3

Comparación de la Sentencia 71-14CN/19 y el Artículo 238 del RGLOTTTSV

Sentencia N° 71-14CN/19	**Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 238**
i.- Si se detectare una contravención de tránsito mediante una herramienta tecnológica y si no fuera posible determinar la identidad del conductor, la autoridad de tránsito competente estará en la obligación de notificar con la citación al propietario del vehículo, a través de los medios más efectivos y adecuados, con la finalidad que ejerza su derecho a la defensa;	En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida. El propietario de un vehículo está obligado, al momento de su matriculación y revisión anual o semestral, a proporcionar una dirección de

Sentencia N° 71-14CN/19	Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 238
ii.- En ningún caso se impondrá la sanción pecuniaria al propietario del vehículo, sin que previamente haya sido notificado con la citación y haya tenido la posibilidad de presentar su impugnación en ejercicio de su derecho a la defensa; y, iii.- El término de tres días para que el propietario del vehículo presente la impugnación, será contado a partir del momento en que se realizó efectivamente la notificación, la cual no se verifica por la sola difusión de la citación en una página web. Los órganos judiciales que conozcan las impugnaciones, únicamente podrán declararlas extemporáneas luego de verificar la fecha de notificación, aspecto que deberá ser demostrado por la autoridad de tránsito, en calidad de organismo obligado de notificar oportuna y efectivamente todas las citaciones.	correo electrónico a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos. La misma obligación tendrán las personas que renueven sus licencias de conducir. Para tales efectos, se suscribirá una declaración en la que el propietario del vehículo consigne una dirección de correo electrónico que se comprometa a revisar periódicamente, y acepte que las citaciones enviadas a esa dirección electrónica se entenderán como válidamente notificadas. Las contravenciones detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución. Para efectos de la notificación de contravenciones, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local. Es obligación de los conductores y propietarios de vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que

Sentencia N° 71-14CN/19	Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 238
	hubieren consignado en las referidas instituciones de control de tránsito.

Nota: Tabla comparativa de la Sentencia N° 71-14CN/19 y el artículo del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Artículo 238.

Apéndice A.

Tabla A4

Comparación de la LOTTTSV y la LOTTTSV Reformada

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Reformada
Art. 179.- En las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el	Art. 179B.- Notificación de contravenciones por medios tecnológicos.- Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos en esta Ley y en la reglamentación correspondiente. El procedimiento para impugnación de las

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Reformada
número de placas del vehículo. En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contados desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley. Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el Reglamento en caso de impugnación de la contravención, el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante el Juez o la autoridad competente. El original de la boleta con el parte correspondiente, será elevado al Juez de Contravenciones o a la autoridad competente, quien juzgará sumariamente en una sola Audiencia convocada para el efecto en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho a la defensa, e impondrá las sanciones que correspondan. Los registros electrónicos de los sistemas de seguridad, cámaras de vigilancia de seguridad en las ciudades, cámaras instaladas en los peajes y otros implementados por las instituciones públicas, o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, a cargo de la	contravenciones de tránsito es el que consta en el Código Orgánico Integral Penal, en cuya audiencia para garantizar el debido proceso la entidad correspondiente encargada del control de tránsito deberá sustentar los hechos descritos en la citación. Si se detecta una contravención de tránsito mediante una herramienta tecnológica y si no es posible determinar la identidad del conductor, la autoridad de tránsito competente estará en la obligación de notificar con la citación al propietario del vehículo, a través de los medios más efectivos y adecuados, incluidos los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrá ser impugnada en el término de tres días, contados a partir del momento en que se realizó efectivamente la notificación, la cual no se verifica por la sola difusión de la citación en una página web institucional, esto con la finalidad de que ejerza su derecho a la defensa. En ningún caso se impondrá la sanción pecuniaria al propietario del vehículo, sin que previamente haya sido notificado con la citación y haya tenido la posibilidad de presentar su impugnación, en ejercicio de su derecho a la defensa. En el caso de vehículos de propiedad de fideicomisos mercantiles el responsable de la infracción detectada por medios electrónicos y tecnológicos será el beneficiario o constituyente adherente del

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Reformada
administración de vías, avenidas y autopistas que posean sistema de pago de peajes y peaje automático serán consideradas pruebas suficientes para la aplicación de los delitos y contravenciones. El infractor responsable no podrá renovar su licencia de conducir, ni matricular el vehículo que esté a su nombre, si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos correspondientes. Cuando se trate de una contravención por mal estacionamiento, y no se pueda ubicar a su conductor, se procederá a colocar en alguna parte visible de su vehículo el adhesivo correspondiente; en este caso el obligado al pago será el propietario del vehículo y no podrá matricularlo si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos respectivos. El pago de la multa se efectuará dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha de la notificación del acta de juzgamiento, en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal, por cada mes o fracción de mes de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa. Estos valores si fuese necesario, se recaudarán mediante el procedimiento coactivo. El acta de juzgamiento, cuya notificación obligatoriamente se la hará a los organismos de tránsito correspondientes,	vehículo que conste registrado en el sistema de la Agencia Nacional de Tránsito. Los órganos judiciales que conozcan las impugnaciones, únicamente podrán declararlas extemporáneas luego de verificar la fecha de notificación, aspecto que deberá ser demostrado por la autoridad de tránsito, en calidad de organismo obligado de notificar oportuna y efectivamente todas las citaciones. La boleta de citación emitida por los medios tecnológicos deberá contar con los mismos requisitos de una boleta manual, excepto el aval de un servidor público encargado del control de tránsito; sin embargo, al contraventor siempre se le notificará con la constancia del certificado de homologación vigente correspondiente al medio por el cual fue detectada la infracción, caso contrario será considerada nula. No se aplicará rebaja de puntos en la licencia en los casos de infracciones de tránsito donde no haya sido posible determinar la identidad del conductor, únicamente se aplicará la sanción pecuniaria que recaerá sobre el propietario del vehículo. La base única nacional de datos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial contemplará estas consideraciones en su sistema y coordinará acciones con las entidades encargadas del control de tránsito

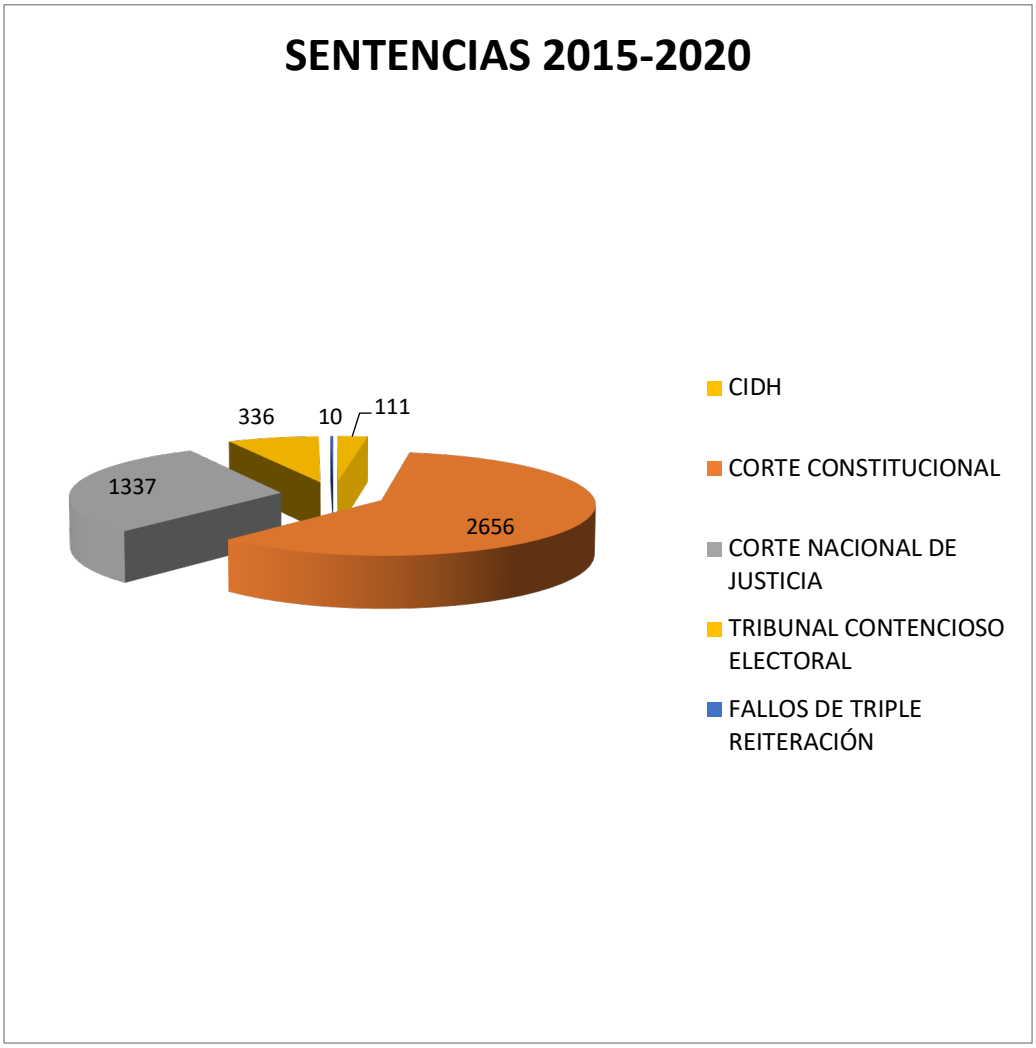
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Reformada
constituye título de crédito contra el conductor o el propietario del vehículo, según el caso, y el valor de la multa deberá cancelarse en las oficinas de recaudaciones de los organismos de tránsito provinciales de su jurisdicción, o cualquiera de los bancos autorizados para tales cobros.	dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias para dar cumplimiento a esta disposición.

Nota: Tabla comparativa del artículo 179 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el artículo 179b de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Reformada.

Apéndice B.

Ilustración B1

Sentencias 2015-2020



Nota Tomado de Lexis Finder

Apéndice C.

Tabla C1

Descripción de la Ubicación de Foto Sensores en el Cantón Cuenca.

Punto No.	Descripción de la ubicación en el Cantón Cuenca	Dispositivo
Punto 1	Av. Américas, sobre calle Cumandá-Sector Hospital del Río (este - oeste)	Fijo
Punto 2	Av. Américas, sobre calle Cumandá-Sector Hospital del Río (este - oeste)	Fijo
Punto 3	Panamericana Norte. Sector Ucubamba (ambos sentidos)	Fijo
Punto 4	Av. Las Américas y Paseo Milchichig. Gasolinera del Chofer (este - oeste)	Móvil
Punto 5	Av. Las Américas y Paseo Milchichig. Gasolinera del Chofer (oeste - este)	Móvil
Punto 6	González Suarez entre Manuel Paredes y Tránsito Amaguaña (sur - norte)	Fijo
Punto 7	Av. Ordoñez Lasso – Diagonal al Hotel Oro Verde (este - oeste)	Fijo
Punto 8	Av. Ordoñez Lasso – Diagonal al Hotel Oro Verde (oeste - este)	Fijo
Punto 9	Av. Ordoñez Lasso – Sector Gasolinera Primax (este - oeste)	Fijo
Punto 10	Av. Ordoñez Lasso – Sector Gasolinera Primax (oeste - este)	Fijo

Nota: Oficio EMOV-EP-GCTT-2018-01710-OF. (2018). Descripción de la ubicación en el Cantón Cuenca. [Tabla]. EMOV-EP. *INFORME__EMOV_opt.pdf.

Apéndice C.

Tabla C2

Principales Variables Investigadas en Ecuador

Principales variables investigadas en Ecuador	2019	2020	2021
Siniestros de Tránsito	24.595	16.972	19.337
Lesionados	19.999	13.099	15.801
Fallecidos	2180	1.591	1.888

Nota: Tabla de información comparativa a nivel nacional.

Apéndice C.

Tabla C3

Principales Variables Investigadas en el cantón Cuenca

Principales variables investigadas en Cuenca	2019	2020	2021
Siniestros de Tránsito	1024	657	564
Lesionados	826	516	440
Fallecidos	53	46	60

Nota: Tabla de información comparativa cantón Cuenca.

Apéndice C.

Tabla C4

Principales Variables Investigadas en el cantón Cuenca Procedimientos Realizados por los Agentes Civiles de Tránsito de la EMOV-EP

Principales variables investigadas en Cuenca procedimientos realizados por los Agentes Civiles de Tránsito de la EMOV-EP	**2019**	**2020**	**2021**
Siniestros de Tránsito	771	444	333
Lesionados	758	448	346
Fallecidos	43	37	33

Nota: Tabla de información comparativa de procedimientos A.C.T.

Apéndice C.

Tabla C5

Siniestros Ocurridos en el cantón Cuenca, Estadística.

Nota: Empresa Pública Municipal, Tránsito y Transporte de Cuenca EMOV-EP. (2021). Reporte de SINIESTROS

PUNTOS RADAR FIJO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
AV. GONZÁLEZ SUAREZ Y CALLE TRÁNSITO AMAGUAÑA.	6	2	3	1		1	13
AV. LAS AMÉRICAS SECTOR HOSPITAL DEL RÍO	4	6	3	1	3	1	18
AV. ORDOÑEZ LASSO SECTOR GASOLINERA PRIMAX		9	6	6	2	1	24
AV. ORDOÑEZ LASSO SECTOR HOTEL ORO VERDE	3	4	3		1		11
PANAMERICANA NORTE SECTOR UCUBAMBA	5	4	6	2	1		18
RICARDO DURÁN Y LUIS GODÍN	6	11	9	7		2	35
TOTAL	**24**	**36**	**30**	**17**	**7**	**5**	**119**

Siniestros. [Tabla]. EMOV-EP.

Apéndice C.

Tabla C6

Incidentes ocurridos en el cantón Cuenca, Estadísticas.

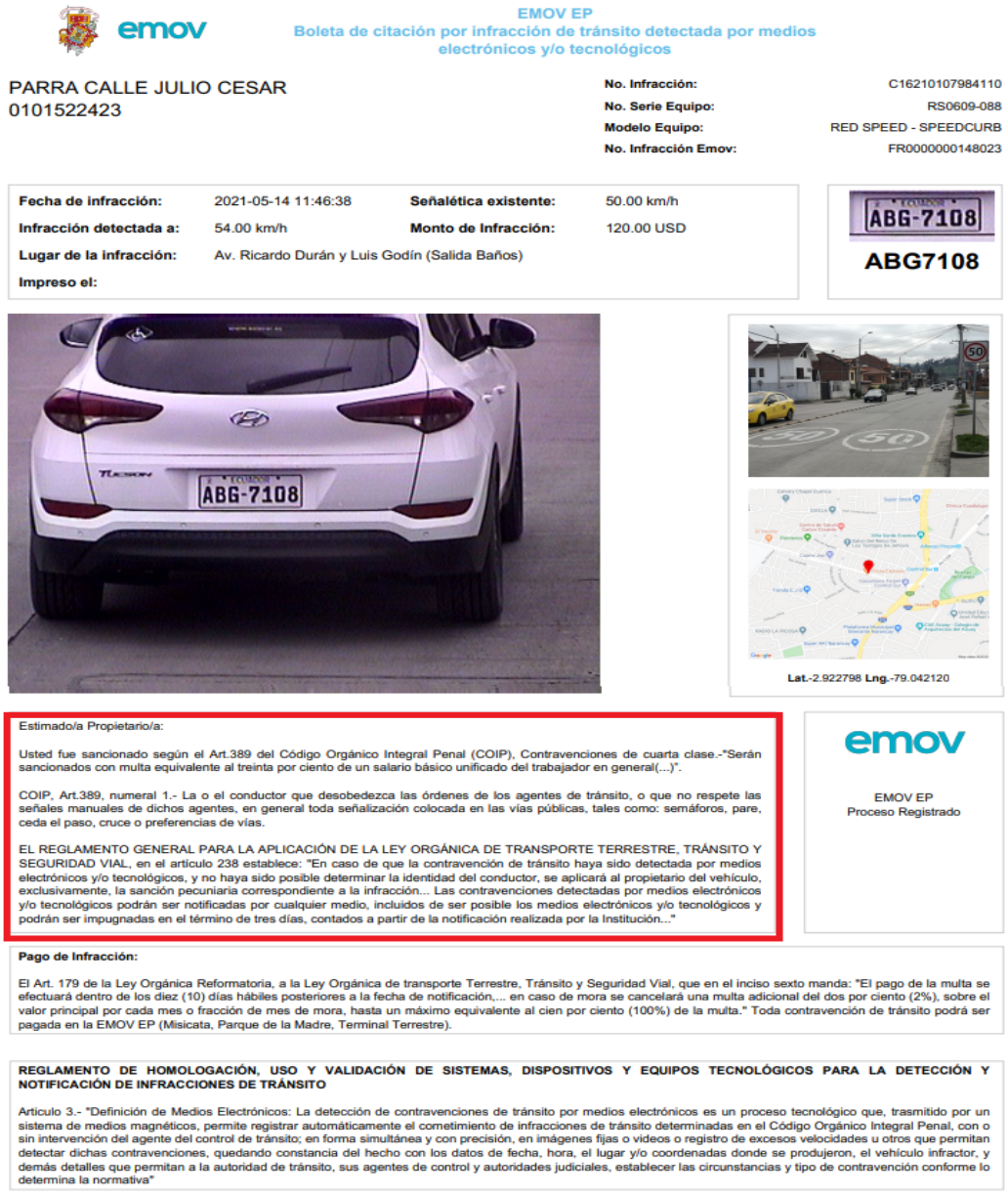
Nota: Empresa Pública Municipal, Tránsito y Transporte de Cuenca EMOV-EP. (2021). Reporte de Siniestros. [Tabla]. EMOV-EP.

INCIDENTES						
PUNTOS RADAR FIJO	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
AV. GONZÁLEZ SUAREZ Y CALLE TRÁNSITO AMAGUAÑA.	7	10	10	8	4	39
AV. LAS AMÉRICAS SECTOR HOSPITAL DEL RÍO	7	9	12	6	6	40
AV. ORDOÑEZ LASSO SECTOR GASOLINERA PRIMAX	9	5	13	6	6	39
AV. ORDOÑEZ LASSO SECTOR HOTEL ORO VERDE	8	18	21	9	7	63
PANAMERICANA NORTE SECTOR UCUBAMBA	6	6	9	1	4	26
RICARDO DURÁN Y LUIS GODÍN	8	21	27	3	4	63
TOTAL	**45**	**69**	**92**	**33**	**31**	**270**

Apéndice D.

Ilustración D1

Boleta de citación por infracción de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos.



EMOV EP
Boleta de citación por infracción de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos

PARRA CALLE JULIO CESAR
0101522423

No. Infracción: C16210107984110
No. Serie Equipo: RS0609-088
Modelo Equipo: RED SPEED - SPEEDCURB
No. Infracción Emov: FR0000000148023

Fecha de infracción: 2021-05-14 11:46:38
Señalética existente: 50.00 km/h
Infracción detectada a: 54.00 km/h
Monto de Infracción: 120.00 USD
Lugar de la infracción: Av. Ricardo Durán y Luis Godín (Salida Baños)
Impreso el:

ABG-7108
ABG7108

Lat.-2.922798 Lng.-79.042120

Estimado/a Propietario/a:

Usted fue sancionado según el Art.389 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), Contravenciones de cuarta clase.-"Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general(...)".

COIP, Art.389, numeral 1.- La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencias de vías.

EL REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, en el artículo 238 establece: "En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción... Las contravenciones detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución..."

EMOV EP
Proceso Registrado

Pago de Infracción:

El Art. 179 de la Ley Orgánica Reformatoria, a la Ley Orgánica de transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que en el inciso sexto manda: "El pago de la multa se efectuará dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a la fecha de notificación,... en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal por cada mes o fracción de mes de mora, hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa." Toda contravención de tránsito podrá ser pagada en la EMOV EP (Misicata, Parque de la Madre, Terminal Terrestre).

REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Articulo 3.- "Definición de Medios Electrónicos: La detección de contravenciones de tránsito por medios electrónicos es un proceso tecnológico que, trasmitido por un sistema de medios magnéticos, permite registrar automáticamente el cometimiento de infracciones de tránsito determinadas en el Código Orgánico Integral Penal, con o sin intervención del agente del control de tránsito; en forma simultánea y con precisión, en imágenes fijas o videos o registro de excesos velocidades u otros que permitan detectar dichas contravenciones, quedando constancia del hecho con los datos de fecha, hora, el lugar y/o coordenadas donde se produjeron, el vehículo infractor, y demás detalles que permitan a la autoridad de tránsito, sus agentes de control y autoridades judiciales, establecer las circunstancias y tipo de contravención conforme lo determina la normativa"

Nota: Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca. (2021). Boleta de citación por infracción de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos. EMOV-EP. https://www.ses-violations.com/pdf_violation_2019/pdf_violation_2019.php

Apéndice D.

Ilustración D2

Historial de Notificaciones y Razón.

Notificación por llamada de voz:

Estimado propietario del vehículo con placa ABG7108, la EMOV le notifica que usted ha cometido una infracción de tránsito por irrespeto a la señalización de límites de velocidad existente en la vía pública. Para mayor información ingrese en www.emov.gob.ec/. Recuerde, respetar los límites de velocidad, UN DETALLE QUE SALVA, a ti y a los que amas.

Detalle de las notificaciones		
Fecha	**Número Telefónico**	**Acción**
2021-05-19 12:57:35	072815740	Llamada no contestada
2021-05-19 19:59:35	072815740	Llamada contestada

Notificación por correo electrónico:

Estimado usuario/a, EMOV EP le notifica que ha cometido una infracción de tránsito por irrespeto a la señalización de límites de velocidad existente en la vía pública el día 2021-05-14 11:46:38, en el lugar: Av. Ricardo Durán y Luis Godín (Salida Baños) (Automóvil con placa ABG7108) Para mayor información como visualizar la fotografía y la citación respectiva, ingrese a la siguiente dirección: www.emov.gob.ec Atentamente EMOV EP

Detalle de las notificaciones		
Fecha	**Correo Electrónico**	**Acción**
2021-06-09 11:50:44	juliocesarparracalle@gmail.com	Email enviado / Email recibido

Nota: Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca. (2021). Boleta de citación por infracción de tránsito detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos. EMOV-EP. https://www.ses-violations.com/pdf_violation_2019/pdf_violation_2019.php